

INTERNATIONAL^{NET}

انترناشيونال نت



مجلة اقتصادية دورية دولية شاملة
تصيرهم لخدمة شعربا
وتوزع في جميع أنحاء العالم



International Net June 2005 / Rabii II 1426

انترناشيونال نت يونيو ٢٠٠٥ / ربيع آخر ١٤٢٦

Summer Offer

2400 L.E.

All fares are excluding applicable taxes



The Studio

GIFTS 2005
International Net
England

Visit Europe
from June – August 2005
on board
EgyptAir

- * Geneva * Amsterdam
- * London * Berlin
- * Munich * Brussels
- * Paris * Düsseldorf
- * Vienna * Frankfurt

just a phone call away

Call 0900 70000 50 p.t./min. OF

1717 1.00 L.E./min

for flight information & reservation

مصر للطيران
EGYPTAIR

A new *summer* experience



مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
Periodical International
Economic Magazine
AS&A Publishing Limited
Registration No. 04761267
Camden Town ,Camden Town
London NW1 9DR DX:
57074 Camden Town

مستشار التحرير
عاصم السيد أحمد

رئيس التحرير
إبراهيم عوض

المستشار القانوني
المستشار محمد محمود بدر
المحامي بالنقض

مشرف التحرير
عبد السلام السيد أحمد

المكاتب والمراسلون
جمهورية مصر العربية
Tel. +2- 0122586455
القاهرة
اسكندرية +2-03-4275117
E-Mail: assem355@hotmail.com
سي جول تليفون: +2-03-5745850

السويس
ريان/أحمد بسوى
محمول: +2- 0123814320
عبد الرحيم مصطفى
محمول: +2- 0126414924

الإستراتيجية
* محمد حسين صالح
تليفون: +2- (064)-346081
E-mail: Fagrt@hotmail.com

سوريا
* ريان إبراهيم سليم دير علاني
تليفون وفاكس
(+963) - (43) - (711999)

السعودية - جدة
تليفون: (+966) - (2) - (6369985)
فاكس: (+966) - (2) - (6369459)
* شريف صلاح مختار
تليفون: +966-01467250912

توزع في جميع أنحاء العالم

المقالات المنشورة لا تعبر بالضرورة عن رأي المجلة وإنما تعبر
عن رأي كاتبها ويؤخذ بآراءه الصريح عن الإجابة إلى المصدر

من أجل الشركات الراغبة في تحقيق انتشار أوسع
ورعاية مبيعاتها بأغراض بالانتشار الحز مساهمة لإعلان



عاصم السيد أحمد

لقد تفاقمت ظاهرة الإرهاب في الآونة الأخيرة بظهورها في العديد من المجتمعات، ويعمل البعض سبب ذلك إلى سطح بعض الفئات التي تقفل الموت على الحياة بحجة عدم احتمال الأضرار التي يربعوها إلى المجتمع والقائمين على شئونهم. ويعتبر التفاتت إلى نوعية الحياة بين المجتمعات الغنية والفقيرة من أهم الأسباب التي تساعد على انتشار ظاهرة الإرهاب، وكذا الظلم الذي يتكسب من المعيار الزبوجية التي تسلب الجماعات المقهورة حقوقها الشرعية. وتزداد خطورة الإرهابيين حتى تصل إلى قوة مدمرة حتى وجدوا من ينظم صفوفهم، كما أن العديد من الأفعال المخالفة لأسس مبادئ الإنسانية وعدم الإكثار بتحقيق الضعفاء المشروعة تتلثل مصدراً خطيراً لظاهرة الإرهاب التي تتعثر سلاح الطرف الضعيف.

لقد سبق أن تطرق مستود الإتحاد الأوروبي لمشكلة الإرهاب، وذلك بالتصدي لها من الناحية السياسية، وطالب المستود الدول الأعضاء بالمشترك لسمعة الدولة التي تتعرض للهجمات الإرهابية، وذلك من طريق التعرف على الأسباب التي تؤدي إلى إرتكاب الأعمال الإرهابية، والتي قد تكون بسبب السياسات المتبعة أو عدم العدالة في الجبال الدولي.

وبالنسبة للولايات المتحدة الأمريكية فقد تكلفت الجهود الرسمية والشعبية لمحاربة الإرهاب بإستمرار منذ العصور الأولى، وقد سبق أن أشرت تقارير لوكالات المخابرات الأمريكية والسلطات الأمنية الفيدرالية إلى أن تقديرات المخابرات اليومية الخامسة والتبديرات الثانية المتعلقة هذه أهداف داخلية سبوت إنخفاضاً بالقرارة للعالمين الصينيين، وذلك نتيجة للإجراءات الأمنية في هذا المجال إلا أن ما يشير بخلاف أجهزة المخابرات الأمريكية هو احتمال حصول التغيرات التنظيمية للإرهاب على أسسها بيولوجية وكيميائية دون الكلف منه، وقد أشار الخبراء إلى أن غزى الولايات المتحدة للعراق قد يدعو الكثير من الإرهابيين إلى السفر بهذه الدول إلى واشنطن والقيام بعمليات إرهابية، ويؤكد العديد من المسؤولين الأمريكيين أنهم في تحسين وسائلهم للإرهاب بعدما بدأت فرق مكافحة الإرهاب في تحسين أساليبها في تجنيد العناصر العاملة للمعلومات، إلا أن الأمن القومي الأمريكي ما زال يعاني عدداً من نقاط الضعف مثل الحدود الدولية والمتنامية العاملة في الولايات المتحدة، وكلاهما يعاني من ضعف الاحتياطيات الأمنية، وعدم توازن مستوى وكفاءة هذه الإجراءات، ويخشى المسؤولون الأمريكيين من عدم قدرة أجهزتهم على متابعة كل الإحصائيات التي قد لا تصل لها أجهزة المراقبة.

وبالنسبة لحوادث الإرهاب الأخيرة التي شهدتها القاهرة، فقد أكد الدكتور عادل سليمان مدير المركز الدولي للدراسات الاستراتيجية والإستراتيجية - في دراسته التي أجراها - أن هناك عدداً داخل المجتمع تسهم في إفراز أجواء العنف بشكل مختلف، ولذا لا بد من التعامل مع العنف بشكل جماعي مشترك قبل أن يتمزج في شكل ظاهرة لا يمكن السيطرة عليها، كما أنه من الضروري إعادة النظر في منظومة الأساليب والقوانين التي تحكم حركة المجتمع، ودور الأفراد في مختلف المؤسسات لكي يشعر المواطن بأنه ضو في المجتمع يخاف عليه ولا يسعى للإضرار به.

إن العنف هو الدليل على الإحباطات التي يعيها الفرد منذ طفولته، كما أن التجارب أثبتت أنه عند غياب الشعور بالعدالة والشعافية يحل الإحباط وتولد نتائج العنف، كما أن العقل الإرهابي الذي يدفع الشخص لإرتكاب الأفعال الإرهابية - والى أساس أنها جدي في سبيل الله - من الصعب فهم مكوناته الأساسية، كما أن الرغبة في الإنتقام من الغير لا تزال بمرور الزمن إلى العكس تظل كامنة لعقود وقرون.

إن أول بظهوره يتطلب العودة إلى المبادئ الأساسية لدين الإسلام التي تنتم بالبقاء بعيداً عن شررة الهوامش في عصر الإحتلال والإستعمار والفكر واليهود المذهبي، كما أنه من الواجب على مؤسسات الإعلام التركيز على عدم نشر كل ما يؤدي إلى إستيزان الطبقات الحرة وبت روح الكراهية المتبادلة، وقيام فئات المجتمع المدني بجهود واع لدعم انتصاف بين الفئات المختلفة، كما أن أي أجهزة الدولة تلتفئة الثقافية الحقيقية في المدارس والجامعات، وتزويد الوعي الديني الصحيح، وتكثيف الجهود لإيجاد فرص عمل للشباب كما أن أي القطاع الخاص الإسهام في الجبال الاقتصادية والتعليمية والصحية، ويقع على عاتق المجتمع توعية المجتمع بسمعة فئاته بالالوليات، والوقوف في وجه الفئات التي تسعى لتشرير وإهانة التقدم في المجتمع، وعدم الخضوع لصرع الإرهاب الفكري الذي يقف حجر عثرة في طريق تقدم المجتمع، وأخيراً فإن على كل مواطن غير على سلامة يده مواجهة كل ما يسعى لاجتماعه.

ولنا كلمة

بقلم مستشار التحرير

الإرهاب عدو السلام والإسلام

تركز الجهود الدولية والوطنية هذه الأيام على محاربة الإرهاب بسبب ما خلفه من التخريب وسفك الدماء البريئة، وبعد أن وصل الأمر إلى حد تهجير الأنفس الإنسانية. لقد إستفحلت ظاهرة الإرهاب، وانتشرت في طول البلاد وأرضها العربية وماذا إلى طرق باب العلم الإجتماعي والعلم بالعرف والعلم بالتحديد الأساليب وببنا الإستراتيجيات المقارعة خاصة بعد التأكيد من أن هناك جهات - لديها نظرياتها وشروحيها - مهيمنة غسيل مخ الشباب على وجه التحديد، ومهدمة برونه تقليدية متميزة للعالم، وتكثيف المجتمع العربي والإسلامي، ويوسف المواطنين بأنهم متحررون عن مقاصد الدين الحقيقي.

لقد تفاقمت ظاهرة الإرهاب في الآونة الأخيرة بظهورها في العديد من المجتمعات، ويعمل البعض سبب ذلك إلى سطح بعض الفئات التي تقفل الموت على الحياة بحجة عدم احتمال الأضرار التي يربعوها إلى المجتمع والقائمين على شئونهم.

يعتبر التفاتت إلى نوعية الحياة بين المجتمعات الغنية والفقيرة من أهم الأسباب التي تساعد على انتشار ظاهرة الإرهاب، وكذا الظلم الذي يتكسب من المعيار الزبوجية التي تسلب الجماعات المقهورة حقوقها الشرعية. وتزداد خطورة الإرهابيين حتى تصل إلى قوة مدمرة حتى وجدوا من ينظم صفوفهم، كما أن العديد من الأفعال المخالفة لأسس مبادئ الإنسانية وعدم الإكثار بتحقيق الضعفاء المشروعة تتلثل مصدراً خطيراً لظاهرة الإرهاب التي تتعثر سلاح الطرف الضعيف.

لقد سبق أن تطرق مستود الإتحاد الأوروبي لمشكلة الإرهاب، وذلك بالتصدي لها من الناحية السياسية، وطالب المستود الدول الأعضاء بالمشترك لسمعة الدولة التي تتعرض للهجمات الإرهابية، وذلك من طريق التعرف على الأسباب التي تؤدي إلى إرتكاب الأعمال الإرهابية، والتي قد تكون بسبب السياسات المتبعة أو عدم العدالة في الجبال الدولي.

وبالنسبة للولايات المتحدة الأمريكية فقد تكلفت الجهود الرسمية والشعبية لمحاربة الإرهاب بإستمرار منذ العصور الأولى، وقد سبق أن أشرت تقارير لوكالات المخابرات الأمريكية والسلطات الأمنية الفيدرالية إلى أن تقديرات المخابرات اليومية الخامسة والتبديرات الثانية المتعلقة هذه أهداف داخلية سبوت إنخفاضاً بالقرارة للعالمين الصينيين، وذلك نتيجة للإجراءات الأمنية في هذا المجال إلا أن ما يشير بخلاف أجهزة المخابرات الأمريكية هو احتمال حصول التغيرات التنظيمية للإرهاب على أسسها بيولوجية وكيميائية دون الكلف منه، وقد أشار الخبراء إلى أن غزى الولايات المتحدة للعراق قد يدعو الكثير من الإرهابيين إلى السفر بهذه الدول إلى واشنطن والقيام بعمليات إرهابية، ويؤكد العديد من المسؤولين الأمريكيين أنهم في تحسين وسائلهم للإرهاب بعدما بدأت فرق مكافحة الإرهاب في تحسين أساليبها في تجنيد العناصر العاملة للمعلومات، إلا أن الأمن القومي الأمريكي ما زال يعاني عدداً من نقاط الضعف مثل الحدود الدولية والمتنامية العاملة في الولايات المتحدة، وكلاهما يعاني من ضعف الاحتياطيات الأمنية، وعدم توازن مستوى وكفاءة هذه الإجراءات، ويخشى المسؤولون الأمريكيين من عدم قدرة أجهزتهم على متابعة كل الإحصائيات التي قد لا تصل لها أجهزة المراقبة.

وبالنسبة لحوادث الإرهاب الأخيرة التي شهدتها القاهرة، فقد أكد الدكتور عادل سليمان مدير المركز الدولي للدراسات الاستراتيجية والإستراتيجية - في دراسته التي أجراها - أن هناك عدداً داخل المجتمع تسهم في إفراز أجواء العنف بشكل مختلف، ولذا لا بد من التعامل مع العنف بشكل جماعي مشترك قبل أن يتمزج في شكل ظاهرة لا يمكن السيطرة عليها، كما أنه من الضروري إعادة النظر في منظومة الأساليب والقوانين التي تحكم حركة المجتمع، ودور الأفراد في مختلف المؤسسات لكي يشعر المواطن بأنه ضو في المجتمع يخاف عليه ولا يسعى للإضرار به.

إن العنف هو الدليل على الإحباطات التي يعيها الفرد منذ طفولته، كما أن التجارب أثبتت أنه عند غياب الشعور بالعدالة والشعافية يحل الإحباط وتولد نتائج العنف، كما أن العقل الإرهابي الذي يدفع الشخص لإرتكاب الأفعال الإرهابية - والى أساس أنها جدي في سبيل الله - من الصعب فهم مكوناته الأساسية، كما أن الرغبة في الإنتقام من الغير لا تزال بمرور الزمن إلى العكس تظل كامنة لعقود وقرون.

إن أول بظهوره يتطلب العودة إلى المبادئ الأساسية لدين الإسلام التي تنتم بالبقاء بعيداً عن شررة الهوامش في عصر الإحتلال والإستعمار والفكر واليهود المذهبي، كما أنه من الواجب على مؤسسات الإعلام التركيز على عدم نشر كل ما يؤدي إلى إستيزان الطبقات الحرة وبت روح الكراهية المتبادلة، وقيام فئات المجتمع المدني بجهود واع لدعم انتصاف بين الفئات المختلفة، كما أن أي أجهزة الدولة تلتفئة الثقافية الحقيقية في المدارس والجامعات، وتزويد الوعي الديني الصحيح، وتكثيف الجهود لإيجاد فرص عمل للشباب كما أن أي القطاع الخاص الإسهام في الجبال الاقتصادية والتعليمية والصحية، ويقع على عاتق المجتمع توعية المجتمع بسمعة فئاته بالالوليات، والوقوف في وجه الفئات التي تسعى لتشرير وإهانة التقدم في المجتمع، وعدم الخضوع لصرع الإرهاب الفكري الذي يقف حجر عثرة في طريق تقدم المجتمع، وأخيراً فإن على كل مواطن غير على سلامة يده مواجهة كل ما يسعى لاجتماعه.

إقرأ في هذا العدد

- 14 موانئ بور سعيد .. الحاضر والمستقبل
25 عاماً من الإنجازات والتميز
- 18 الطفرة في بناء السفن الجنبية وتأثيرها
على صناعة إصلاح السفن
- 19 التجارة الدولية الإلكترونية وسائل تسوية منازعاتها
- 20 المناطق الصناعية الحديثة
وليس المناطق الصناعية المأهولة
- 21 الإجتماع المشترك للاتحادات البحرية العربية
وشركات الملاحة العربية
- 33 غرف الملاحة المصرية ودائرة جوار حول تفسير ما تضمنته
بنود اتفاقية قطاع النقل البحري مع البنك العربي
- 34 التطور الوطني في مواجهة التحديات على
مائدة النادي الدولي لتجارة
- 40 بعد حادثة ميدان الأزهر وميدان عبد المعز رضاح
ميناء الإسكندرية تستقبل أحدث باخرة سياحية في العالم
- 41 ميناء الإسكندرية حلقة الوصل بين الماضي والحاضر
ومصورة مشرفة لمستقبل
- 43 الزهور الجميلة والأفكار الملهمة... وداعاً
- 44 ورشة العمل الأولى للإتحاد العربي
لغرف الملاحة البحرية



HOLDING COMPANY FOR MARITIME & LAND TRANSPORT PORT SAID CONTAINERS & CARGO HANDLING CO.



Preface:-

According to our development plan, the following objectives have been carried out :-

- Completion of dredging works to receive vessels of 5 th generation.
- Achieving handling volume 569000 TEU.
- Handling rates 25 Box /Hour per crane
- Additional new yard area of 110000 m² to increase the total storage area to be 435.000 m².
- Adding the 7th gantry crane "Super Post Panamax" in September 2003

Facts at a glance:-

- Container yard 435.000 m²
- Terminal annual capacity 700.000 TEU
- LCL store 6000 m²
- Capable of stoing contents of 250 TEU
- Reefer Receptacles 360 Unit
- Maintenance shop 600 TEU/ Month
- Rail Facility 1 Terminal

INLAND TERMINAL:

- Was established in Nov, 14 Th 1996 on an area of 50000 m² at 10 th of Ramadan, one of the biggest industrial cities in Egypt.
- Using highly advanced equipment .
- Terminal capacity 600 TEU general cargo/ cars
- LCL store area 2000 m²

COMPUTER SYSTEM:-

- Using most advanced techniques to receive & send ship's data under EDI system and exchanging Baplie, Movins, Codeco and Coarri filles.
- RDT (Radio Data Terminal) is being used to control terminal operation on-line.



CARGO HANDLING:-

- Storage capacity for Bulk storage capacity 55000 Tons .
- Handling rate 8000 Tons/day
- Two floating stevedoring units with discharging rate 260 T/H each .
- Developing the storage capacity to reach 80000 tons by adding a new seeds silo with capacity 30000 Ton .

EQUIPMENT:-

- Three 41 Tons ship to shore Gantry Cranes .
- Three 40 Tons Post Panamax Gantry Cranes, 44.5m out-reach length capable of handling 16 rows .
- One 60 Tons (Super Post-Panamax) Gantry Crane with 50m out-reach length capable of handling 18 rows .
- Two 30/ 100 Tons Mobile Harbor Cranes.
- Six Rubber Tyred Gantry Cranes (RTG) .
- Twenty Seven Reach Stackers.
- Forty Seven Tractors & Semi-Trailers .

SCOPE 2002 /2003

- Six full reach stackers .
- Eight tractors & semi-trailers .
- two yard cranes transtaine (R.T.G).



Web site: www.psocho.com
E-mail: info@psocho.com

P.O.Box: 1239 PORT SAID, EGYPT

Tel : 002 066 237151 / 002 066 235662
Fax: 002 066 339347 / 002 066 220419



فرص تسويقية كبرى

لشركات ومينآت النقل والشحن والخدمات اللوجيستية



رئاسة مجلس الوزراء



جامعة الدول العربية



قطاع النقل
البحري المصري



البريد المصري
EGYPT POST

Official Courier



مركز القاهرة الدولي
للمؤتمرات

برعاية السيد رئيس مجلس الوزراء
والسيد / أمين عام مجلس الوحدة الاقتصادية العربية

المعرض العربي للنقل والشحن والبريد السريع
مركز القاهرة الدولي للمؤتمرات

في الفترة من ٩ : ١٢ يونيو ٢٠٠٥

- بمشاركة مصر و ١٣ دولة عربية
- كبرى الشركات والهيئات والاتحادات العربية النوعية:
(الموانئ البحرية - الناقلين البحريين - غرف الملاحة - النقل البري - النقل الجوي)
- شركات المستودعات والتخزين - التخليص الجمركي
- التوكيلات الملاحية - مناولة البضائع - التأمين والبنوك
- نشارك في أكبر معرض متخصص بالمنطقة العربية
- حضور مكثف بالمعرض للمصدرين والمستوردين - الاتحاد العام للغرف التجارية
- جمعيات المستثمرين - مجلس السلع الزراعية والمجالس السلعية النوعية
- رجال الأعمال من مصر والدول العربية
- خدمات متميزة وفرص استثمارية وتسويقية بالمعرض

فرصة الإشتراك مازالت قائمة

Main Sponsors:



FedEx



Organized by



www.arabcatex.org

Email: info@arabcatex.org

المشاركة وزيارة المعرض

أو الإتصال : تليفاكس ٣٠٢٤٢٤٥ - ٣٠٢٤٤٤٨٥٧ / ٠١٢١٦٠٩٧٩٦ - ٢٠٢

Royal Logistics

LEADING IN FORWARDING AND LOGISTICS



- Ocean and Air Freight Services
- Consolidation
- Customs Clearance & Documentation with Electronic Data Interchange (EDI)
- Warehousing & Distribution
- Removals
- Fairs & Exhibitions
- Project Logistics
- Inland Transport
- Insurance Door To Door Coverage

- * How did we arrive at Solution for this difficult equation ?
- * How could we have the ability to break the routine?
- * How could the cost of time element becomes zero ?

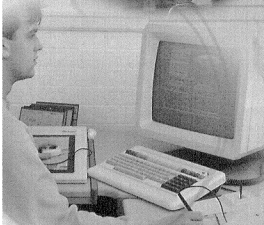
With us costs reduced . . with us quality is increased.

Electronic Procedures . .

Distinguished Administration.

You can count on us at all times under all circumstances for electronical customs clearance of your imported and exported cargoes specifically in Sokhna Port and Egyptian Ports in general

Cairo Office : 29 Farid St, Heliopolis, Cairo, Egypt
Tel.: +202-4149944-4184423-4184283 — Fax: +202-4184428-4148877
Alexandria Office: 10 Al Mathaf Al Romany - El Messallah- 2nd floor
Tel.: +203 - 4838952 - 4838951 --- Fax: +203 - 4877792
Sokhna Port Office: Sokhna Port Suez, Egypt
Tel.: +2062-3710050-3710219 --- Fax: +2062-3710051-3710221
Port Said Office: 21 El Gabarty Street, Port Said, Egypt
Tel.: +2066-3352940-3352941 --- Fax: +2066-3352943
Cairo Airport Office: International Cairo Airport
International Export Center - Office N°204
Tel. Direct: +202-2671468-2670671-2670672- EXT. 204



تقديم السفن بالأعداد

دكتور / ران / أحمد حنفي الأستاذ بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري



يمكن إختبار بعض الناس متاليف من قصة مالك السفن اليوناني الذي سئل عن مدى تفضيله عما يخص إختلاف جنسيات الطاقم عند تطبيق سفنه، وكانت إجابته كالتالي "أعطني رياناً ذو عقلية تجارية، وكبير مهندسين ماهر هندسياً، وكبير ضباط ممتاز ولا يهم بعد ذلك من أين يأتي الباقون" هذه تركتنا قديماً من مطلق هذا المنظور وما يواجهه نفس هذا المالك من البيئة البحرية اليوم، ومن هنا نتعرف على المخططات التشريعية للطاقم الكابيل الأهلية والذي قد يستتبع بطريقة مختلفة، لكن قد ينفذ كلا من ملاك السفن ومدراء التشغيل الفرصة اليوم في تحسين الإحتفاظ بالقرى البشرية على توفير عقود مختلفة كجزء من مجموعة التوظيف وقد ذهبت نفس الطبيعة التجارية في العالم الغربي بعيداً إلى تغيير جوهرى، فقد تم إستبدال الصناعات الإنتاجية التقليدية القديمة بصناعات حديثة تقوم أساساً على الآلية وتكنولوجيا المعلومات، والتحكم في الكثيف والتغيير الذي أدى إلى زيادة المرونة وإلى قوة عمل غير دائمة (مؤقتة)، فقد ولى المفهوم الخاص بزيادة دخول الحرفة كمالاً أو كمتدرب وأن يظل يعمل في هذه الشركة أو يكون له الخيار إلى ذلك حتى سن التقاعد إن طبيعة التوظيف المتغيرة عن هذا الأسلوب منذ نحو (20) و(30) سنة قد أدى إلى القبول بأن سرية العمل لازالت موجودة

إختيارية لكن قد يكون تمديد العقد إلى فترة سنتين أو ثلاثة هو التائب.

التائب الخاص بالتوظيف

يجب أن يكون لدى صاحب العمل ضباط مهوون ومدربين ومتصفون بالشفقة بالنفس وبإستعدادية لتطبيق سفن وأن يكون لدى هؤلاء الضباط معرفة تسمية بتاسمين الوظيفية في العقود المتوسطة الأجل، ويجب أن يتسبب تأثير التوجيه المستمر في إحداث تغيير للأخريين حتى تصبح لديهم غالبة أكثر خصوصاً إذا لم يفهموا في التقدم والمصو على عقود طويلة الأجل.

وفى المخططات التشغيلية، سوف يكون من الأسهل تقديم الإجراءات الفعالة لإخفاذ التائبين ذوي الأقطار، وتوافقة السلامة على ظهر السفينة، وتدريبهم وفاعلية تشغيلية أكبر. ولقد يوجد طبعاً ما يمنع من تنفيذ أي خطة مثله إذا ما كانت تعمل بنجاح خلال تديرها أو خلال عهد طويل الأجل.

والتقديم الخاص ببعض أشكال خطط زيادة رفع الصلوات وتوسيع الأرباح كإكسالة عن الولاء، ومن حين الآداء، يمكن أن تضم إلى عرض العقد وسوف يكون هناك بعض إدارات الشركات التي تشكو من أن مثل هذه الخطة تعتبر غير عملية، أو أنها سوف تضيف تكاليف غير مقبولة إلى الأعمال التجارية التي تعمل على أساس هوارش حديثة صغيرة (النقاط) التي يتعدى تهمروا ماملة العائدات) الإقتصادى في ظل الأحوال العادية. ويمكن أن يكون ذلك أيضاً إذا كانت أي فوائد ممكنة غير معروفة أو سوف تظل كذلك ما لم يشرع في محاولتها أو إختيارها.

وكل ما جرى إقراره هنا، هو أنه قد يكون من الممكن أن تحقق فوائد أنه لصالح صاحب العمل عند تقديم مكافآت عن الولاء، ومن حسن الآداء، وأي أفكار أخرى من الممكن أن تساعد في تحسين الأداء وسلامة السفن وحساب التكاليف بحيث أن لا تفلت من أيدينا.

فالمقصود في الضباط المؤهلين والمدربين ليس يتحسن بين عشية وضحاها أو بين يوم وليلة، لذلك يجب أن تستحق أي مبادرة جديدة الاعتبار الواسع.

التقليدية في الوقت الحالي، ويتحرك المستخدمون من عمل إلى آخر وهم مطمئنين إلى معرفة أن لديهم دائماً إستطاعة الحصول على عمل دون وعود أي صاحب عمل، وكثيراً ما يكونون أقل كفاءة في العمل من أن يستطيعون.

لكن يجب أن تكون هناك مبررات عامة لكلا الطرفين في معادلة التوظيف، ويوجد ثلاثه من الصعب جذب العدد الكافي من الضباط المؤهلين، وأن بعض الضباط مؤهلين نفيساً لأخذ وعد التوظيف طويل الأجل لضمان تائبين وظيفية.

قد تترك العمل قدماً من التوظيف مدى الحياة في شركة واحدة، لكن لا أن يكون هناك حل وسط يساعد كلا الطرفين في التوصل إلى عقد توظيف يخطط للآجل المتوسطه المستطيق.

من المحتمل قبول فكرة عدم إستقبال الطباب الضباط في مستهمهم بشكل كامل حتى سن التقاعد، ولكن حالياً ينظر إلى الخدمة المستمرة لفترة (10) سنوات على أنها كافيية للتمريض عن الإستثمار في التدريب، ولو أن الميكان في الوقت الحالي في العديد من الشركات يكون لتوسيع طول فترة خدمة تقدر تقريبا بنحو سبع سنوات، ويكون تديد متوسط طول فترة الخدمة إلى ذلك الفترة المكافئة لعائد الإستثمار في التدريب، والذي يعني أن مساك السفينة أو المشغل يحصلون على عائد مناسب من إستثمارهم على مستخدمين الشركات بعض أشكال تقديرو قيمة الأشخاص، على أن تقيم ملاحيه أي ضابط بواسطة صاحب العمل، وسوف يتطابق ذلك من عدد من الضباط الذين يرغب مالك السفينة أو المشغل في إعطائهم إلى العمل، من الصعب تقديم مجموعة وظائف مختلفة إلى مستخدمين مختلفين (مثال طاقم سفينة بالكامل)، لكن إذا تم التوافق على ضابط متشخص مسوف يقوم المالك بتقديم بعض أشكال الإستبقاء بالإغراء التشجيعى أو بتسوية ذلك الشخص على طلب إعادة توظيفه بوضوح أو بعرض مبلغ أربى أو أجزاء أخرى أو إلى إختلاف في التسهيلات الخدمة إلى السفينة، بحيث لا تكون

إلى مجرد دورها الدنيا إعتدأ على الضباط الذين يسرقون التدريب بالمالك من الآخرين، وأصبح البديل أنهم إستخدموا إدارة شركاتهم التي أخذت على عاتقها رعاية وتدريبها، لكن الساحة من هذه السنوات الأخيرة قد خفت من الضباط المؤهلين والمدربين كتنجيه لإستثمار المدى في التدريب.

الإستثمار الخاصة بالكفاءات والأهلية ليعرض الضباط أفرزت نموذجين طريقتين في التشريعية البحرية الدولية وهما تعديل معاهدة المستويات (STCW95) والقواعد الدولية لإدارة السلامة (ISM) والتدريب فرصاً التأكيد على الأهلية وإجراءات الإدارة الواضحة للمعلومات والبحرية، وفي حين أنها ساعدت في توضيح المكنة الخاصة بالتوظيف في البحر من غير لدى الأهلية الكاملة، إلا أنها ساعدت في تقادم القصور في عدم الضباط المتدربين في جميع أنحاء العالم.

ويجري اليوم توظيف معظم الضباط بالنظام القصير الأجل أو بعقدو الرحلة، فهم يلتحقون بالسفينة ثم يخدمون عليها طول فترة بقائهم حتى إنتهاء الرحلة ثم تدفع لهم أجورهم مع التكاليف مفسفرة السفينة، فإذا ما رغبت الشركة في إستبقاء أحد الضباط على أي سفينة، سوف تشمل الشركة يتبادل هذه السفينة السابقة وتقدم له الوظيفة فإذا لم يقبلها مسوف تشمل السفينة بالتي يالية في قائمة الإنتظار.

وكثيراً ما يفهم صاحب العمل عدم قبول الضباط الوظيفية على أنها علامة على عدم الإستعداد لدى ذلك الضابط، بل يقوم بتوظيفه في السفينة، بمنظر الخطر من الأسباب التي يقدمها عن الرضخ، وقد لا تدل ظروف أولئك الأشخاص الرضخين للعمل على إستعدادهم بغير أصحاب العمل، لأن العديد من ملاك السفن ومدراء التشغيل لا يسلكون هذا السبيل، لكن هناك أخريين يتبعون وهذا الإتساق في إدارة السواره البحرية من حيث جولة الأشخاص بالتأجيل كإستعداد مطلوبه للوفاء بالوظائف المطلوب للسفينة، قد يكون ضراباً لكل من صاحب العمل والمستخدم، ولا يعتقد صاحب العمل في تقديم مصلو متوسطه أو طويلة الأجل للتوظيف في البيئة التجارية

علاقة العمل

لقد أثرت أيضاً هذه التغييرات التي حدثت في الممارسات الوظيفية على الصناعات البحرية، فقد مضى زمن العولمة المتعاقبة بين صاحب العمل والموظف التي كانت تتحقق بصورة تقليدية، ففي العديد من الحالات يختص عقد التوظيف برحلة خاصة، يتولد عنه فاعليتها أي علاقة بينهما، وهذا بغرض جولة السؤل من مدى الكفاءة التي سوف يؤدي بها العامل تحت هذه الترتيبات الطارىء العديد من قسامي البحارة سوف يتذكرون الوقت الذي كانت تكرر فيه مولة "لماذا للشركة؟ وما كان يتخصصه هذا التعبير من قبول علاقة معينة ذهبت إلى أبعد من مجرد علاقة بين صاحب عمل ومستخدم، كثيراً ما سوف يتعرف الضباط على أولئك العاملين على سفن شركات أخرى، وغالباً عند الإلتحاق بسفينة قد يرى عليها وجهاً أو اثنين من المالكوفين لديه، فهناك فرق شاسع عن عالم اليوم، عندما يلتحق ضابط بسفينة لم يسبق له إتصال شخصي مع صاحب العمل سوى خطاب أو فاكس أو تعليمات توضح الوظيفية، وقد يكون محظوظاً إذا وجد ضابط آخر من نفس جنسيته.

وفيما يبدو أن هذا هو ما يحدث من تغيير في الإتياع كإتداع العاملين، وهو إستراتيجية وفكر التكاليف التي تحدث بواسطة أصحاب العمل، وكإستراتيجية لتسليح التوظيف في الصناعات البيرة.

وقد تسببت التغيرات السريعة في الأساليب التقنية على ظهر السفينة وفي الزماني في خفض التطلعات بشكل هائل من حيث توجد الألقم الكبيرة الضرورية على مدى الشللان عاماً الماضية، قد إندثقت فترات طويلة من انخفاض معدلات التوظيف وأدت إلى الإرتقاء على بتر تكاليف التشغيل وتخفيض الأعداء الألقم، ولذا وأن أصبح الهدف الرئيسي لتدوير من الشركات الملاحية، والذي يعد ملاك السفن إلى التوظيف من مصادر عمالة أرخص ومن خصيات مختلفة، وفي العديد من الحالات أصبح تفصيل شخصي من التكاليف وأعداء العاملين إلى المد الأذى من التكاليف وأهل الخبرة هو المعيار السائد للتوظيف، وقطع ملاك السفن معدلات التدريب على السفن

الآثار الاقتصادية لتطبيق التجارة الإلكترونية



ذكرنا فى العدد السابق انه فى ظل عولمة الاقتصاد العالمى أصبح النقل البحرى أكثر ارتباطا بالنشطة ووسائل النقل والتسويق فى ظل تداخل وترايط وتكامل هذه الأنشطة والتي تستفيد جميعها عبور البضاعة من المنتج والمستهلك وكذا وأرض الوسائل بما يحقق خفضا حقيقيا فى التكلفة الكلية للنقل بين الطرفين فى إطار السلسلة اللوجيستية المتكاملة للبضائع التى تتدفق من خلالها البضائع والتجارات بكفاءة عالية عبر وسائل النقل المختلفة بأعداد محدودة ونزوتيات محكمة، وهو ما أدركته الشركات الملاحية الكبرى حين سعت لبناء أحجام أكبر من السفن لاستيعاب التقلبات المتزايدة لحركة التجارة الدولية والدخول فى أشكال متعددة من إتفاقيات الشراكة والتعاون والتحاليف.

وتعرضنا لنشأة الإنترنت ووضحة المؤشرات غير المباشرة للتجارة الإلكترونية فى الدول العربية وفق إحصائية عام 2000 وفى هذا العدد سوف نسرد مزيا وخصائص التجارة الإلكترونية وعالم الأعمال الإلكتروني ودور الحكومات فى التجارة الإلكترونية.

1- مزيا التجارة الإلكترونية.

- أ- السرعة والوضوح فى إنجاز المعاملات التجارية.
- ب- تحديد دقيق ومفصل لعناصر المنتج وخصائصه.
- ج- إمكانية الوصول إلى مختلف الأسواق والمعامل.
- د- الاتصال المباشر بين الشركات والمعامل والموردين.
- هـ- التخصيص على يد العملاء والوسطاء التجاريين.
- و- درجة عالية من الدقة والموثوقية وانخفاض نسب الأخطاء والمخاطر.
- ز- أحد أهم الوسائل لتوسيع نطاق الأسواق.
- ح- تحقيق كفاءة تسويق السلع والخدمات على مستوى العالم.
- ط- تقليل المخاطر المرتبطة بتراكم المخزون.
- ي- الوفورات الزمنية والمالية لمعالجة البيانات والمعلومات.
- ك- وفورات التكاليف الترويجية والقيمة المعرفية للعملاء.
- ل- توفير الإحصائيات إلى تحقق انخفاض فى تكلفة الحصول على مستندات الإنتاج لإحدى المشتات الاقتصادية بنسبة تتراوح من 30% إلى 40% إذا تم الحصول عليها بواسطة التجارة الإلكترونية، مع إمكانية إحداث تخفيضات فى الأسعار تصل إلى 5% متوسطة من التجارة الإلكترونية، ونتيجة لذلك الوفورات بلغت قيمة معاملات التجارة الإلكترونية 400 مليار دولار فى عام 2002 وهكذا يتضح أن المعاملات الإلكترونية قد غيرت من طبيعة وأنماط المنافسة فى الأسواق وبين المنشآت بحيث فرضت إعادة رسم إستراتيجيات المؤسسات وهيكلة عملياتها وتعديد أساليب الأساليب والأدوات لخدمة الأسواق بكفاءة عالية.
- كذلك كان للتجارة الإلكترونية أثرها فى زيادة قدرة الشركات صغيرة ومتوسطة الحجم على استخدام وسائل أكثر فعالية للاستجابة لطلبات العملاء والأسواق، والعمل على الترويج للمنتجات بتكاليف أقل من تكاليف الطرق التقليدية مما يستتبع الحجم والموقع كعامل حاسم للنجاح عندما يمتد آثار المعاملات

2- العالم الأعمال الإلكتروني

تطبيقات التجارة الإلكترونية بدأت فى الأساليب التقليدية يضاف إلى ما سبق دور المعاملات الإلكترونية فى تغير شكل المنافسة إلى منافسة على القيمة المضافة للمستهلك والنافذ المحققة من إستهلاك المنتج أو الخدمة، مع التأكيد على أهمية الجودة والكيفية على حساب الكمية والذخوع فى إطار تحقيق تنوع الاختيارات وذلك المستهلك الذى يمكنه من خلال آلية البحث الحصول على كافة المعلومات عن المنتج وخصائصه وأسعاره وشروط النقل والتسليم ومن ثم يمكنه مقارنة خصائص المنتج وجودته وتكلفة البزائل المختلفة. mil. المؤسسات العسكرية. منشآت خدمات الإنترنت. edu. المؤسسات التعليمية. gov. الحكومات والهيئات الحكومية.

3- التجارة الإلكترونية.

ويلاحظ فى هذا الشأن أن عمليات التجارة الإلكترونية تتسم بالخصائص التالية:

- أ- الطابع العالمى والإطار الزماني والمكاني غير المحدود.
- ب- غياب المستندات الورقية للمعاملات.
- ج- تلاشي فوارق المظاهر المادية للبضائع وعدم وجود تحديد لهوية المنتج.
- د- عدم حاجتها إلى الفهم التقليدي للمعشاة الضخمة كقيمة التقييم.

جدول رقم (2)

مؤشرات مستخدمى الإنترنت فى عام 2000

قرارات العالم	عدد مضمين	عدد مستخدمى	عدد المستخدمين	عدد المستخدمين
والدول المتاخمة	الإنترنت	الإنترنت	الإنترنت	الإنترنت
لإحصائية	بالألف	بالألف	بالألف	بالألف
أفريقية	2240	450	750	1.2
أفريقية	80566947	95354	161000	58.52
الولايات المتحدة	876596	5000	7500	4.41
البرازيل	4640663	470080	40000	31.52
أستراليا	180263	1500	1500	25.36
السعودية	3574	200	1200	5.74
الهند	35810	500	4600	0.45
أفريقية	1677964	154600	20190	33.78
المملكة المتحدة	326523	2000	6300	4.29
روسيا				

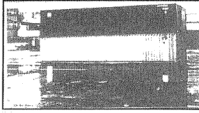
المصدر: ITU. 2001 (WWW.itu.int)

- 4- دور الحكومات فى التجارة الإلكترونية.
- نشر الوعى الإلكتروني فى مختلف القطاعات والمستويات.
- وضع وتشريع القانون العام للتجارة الإلكترونية.
- وضع قوانين التحريات المالية.
- تجنب فرض أى قيود غير ضرورية على أليات التجارة الإلكترونية.
- ضمان أمن وسلامة المعلومات المتداولة.
- السلامة.
- بعد تناول مجموعة العناصر المرتبطة بالتجارة الإلكترونية فيما سلف ذكره، يمكن رصد الدور العام الذى يمكن لشخصية الإلكترونية أن تقوم به فى إطار الإقتصاد المصرى. فباعتبارها من أحد أهم العناصر وغير التقليدية يمكن أن تعد أحد أساليب تنشيط الصادرات المصرية وفتح أسواق جديدة أمامها، وتحقق وفورات اقتصادية مختلفة لطراف عملية التصدير سواء كان المصدر المصرى أو المستورد الأجنبى أو المستهلك فى ظل بيئة المنافسة الدولية المتعاضة على العملاء والأسواق.
- كذلك يمكن أن تلحق التجارة الإلكترونية وفورات اقتصادية بحدود عميلة إستيراد البضائع وتتيح للمستورد المصرى مجالاً أوسع للربحية والمخاطفة والاختيار بين البضائع والسلع والخدمات والتوريد والنقل بما يمكن معه إستيراد أفضل البضائع وأجودها وأقارها إقتصادياً للمستهلك المصرى، والشركات المصرية وميزان المبيعات الدولية المصرية.
- إن نجاح التجارة الإلكترونية على المستوى الوطنى يتطلب إنشاء بيئة أساسية بتفوقه للإصلاات تكون حجر الزاوية فى عملية التجارة الإلكترونية، بحيث تعمل هذه فى إطار بنية تشريعية وقانونية تضمن القوانين واللوائح المنظمة لممارسة التجارة الإلكترونية والمعالجة فى إطارها، والعمل على زيادة الوعى العام على المستوى الوطنى بأهمية الأعمال الإلكترونية، وإعداد الكوادر البشرية المؤهلة والمدرية فى التعامل مع أدوات تكنولوجيا الإتصالات والمعلومات والحاسبات التى تقوم عليها عملية التجارة الإلكترونية.



تخطيط موانئ الحاويات باستخدام تكتيك التحليل متعدد العناصر

الجزء السادس : أنواع الحاويات المتداولة بالموانئ العالمية



40FT "Standard" Container



Oversize (45 FT) Container



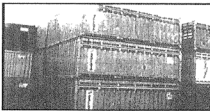
Overwidth Container

شكل رقم (13) نماذج لبعض
الحاويات ذات الأبعاد الخاصة

وخلفه (Tank Container) . ومنها حاويات نقل السيارات (Cartainer) . هذا بالإضافة إلى الحاويات العادية المتعارف عليها لنقل المعدات والملابس وقطع الغيار وغيرها. ويوجد حاويات تزيد أبعادها عن المقاسات العالمية السابق ذكرها وتسمى الحاويات الأطول من 40 قدم بإسم (Over Size) والأكثر ارتفاعاً عن 8 قدم بوصة « 6 بوصة » بإسم (Highcube) والأكبر عرضاً من 8 قدم بإسم (Over width) . والشكل رقم (12) نماذج لبعض أنواع الحاويات القياسية المختلفة الوظيفية. وفي عام 1989 أصدرت منظمة (ISO) مجموعة العمل الرابعة للمجموعة الفنية رقم (104) قراراً باستخدام ارتفاعاً قياسياً يساوى « 9 قدم + 6 بوصة » كمواصفات قياسية عالمية للحاويات بطول 40 قدم (ISO 668 Stan-dard) . أما الشكل رقم (13) نماذج لبعض الحاويات ذات الأبعاد الخاصة. ويرجع السبب الرئيسي لاستخدام الحاويات ذات الأبعاد الزائدة سواء في الطول أو العرض أو الارتفاع لنقل البضائع الخفيفة الوزن وذات الحجم الكبير (Volume Cargo) . هذا بالإضافة إلى زيادة استخدام البالتات (Pallets) والاحتياج لمساحة متوفرة داخلية إضافية بالحاوية.

لضمان توحيد المواصفات العالمية لتخطيط ساحات رص الحاويات كان من اللازم أن تكون هناك أبعاداً قياسية متعارف عليها لها. وعلى ذلك ففي عام 1964 أعلنت منظمة ISO العالمية (International Organization for Standardization) أول إعلان لها بالأبعاد الرسمية للحاويات ومن ثم تم التعارف على الأبعاد الشائعة للحاويات بناءً على مواصفات تلك المنظمة لاحقاً. والوحدة الشائعة (Standard) (Twenty feet Equivalent Unit) وهي بطول 20 قدم وعرض 8 قدم وارتفاع 8 قدم أو « 8 قدم + 6 بوصة » وبمحجم داخلي يقدر بـ 32م³ . وبالإضافة لذلك يوجد الحاويات ذات الأبعاد 40 قدم x 8 قدم x 8 قدم (أو 8 قدم + 6 بوصة) والتي تسمى

FEU أو (Forty feet Equivalent Unit) وللحاويات أنواع عديدة تبعاً للغرض المطلوب ونوعية البضائع المنقولة بها. فمنها الحاويات ذات الثقوب التهوية (Ventilated Containers) والتي تسمح بالتهوية مع تسرب الرطوبة والأبخرة. ومنها الحاوية الشاذة (Reefer) والتي تستخدم لنقل الفواكه والخضروات وغيرها من السلع التي تحتاج إلى تبريد ومنها حاويات نقل البضائع الجافة (Bulk Container) ومنها حاويات نقل السوائل مثل العصائر



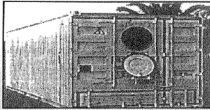
Ventilated Container



Reefer Container



Insulated Container



Bulk Container



Container



Tank Container

شكل رقم (12) نماذج لبعض أنواع الحاويات القياسية المختلفة الوظيفية



الشركة القابضة للنفط البحري والهري

شركة الإسكندرية لتداول الحبوب والبضائع

الرائدة في مجال تداول الحاويات في جمهورية مصر العربية والحائزة على شهادة نظام الجودة ISO 9001-2000 Q.M.S

[illegible][illegible]

شركة تابعة مساهمة مصرية خاضعة لأحكام قانون شركات قطاع الأعمال رقم ٢٠٢ لسنة ١٩٩١ واللائحة التنفيذية
الرائدة في تداول الأوراق المالية والبنوك الأجنبية والبنوك الأجنبية والبنوك الأجنبية والبنوك الأجنبية والبنوك الأجنبية

وأعمال الوكالة الاممية والتخليص وحصلت الشركة على شهادة نظام الجودة ISO 9001: 2000 Q.M.S كما تم الحصول على شهادة السلامة والصحة المهنية OHSAS 18001. بلغ رأس المال المصرح به والرخص 400 مليون جنيه ورأس المال المدفوع 122 مليون جنيه موزعة على 24.6 مليون سهم القيمة الاسمية للشهم 5 جنيه.

حقوق المساهمين : بلغت حقوق المساهمين ٣٣١,١٣١ مليون جنيه في ٢٠٠٤/٠٤/٣١

معلومات إضافية : تم إعداد القوائم المالية والمسابقات المحاسبية طبقاً لمبادئ المحاسبة المتعارفة والمبادئ الدولية للمحاسبة. وتمتثل القوائم المالية والمسابقات المحاسبية وفقاً للمبادئ المحاسبية المتعارفة عليها ومعايير المحاسبة

معلومات إضافية : شركة النقل البحري ٥٥,٧١٪ القطاع الخاص ٢٩,٤٦٪ الهيئة العامة للغذاء والدواء ١٤,٨٣٪

المخزون : يتم تقييم المخزون السلعي على أساس متوسط السعر المتحرك.

الأساور الأربعة	تم إكمال الأساور الأربعة طبقاً للأحكام النظام العام الموحد.
الاستثمارات	تساهم الشركة باستثمارات مالية في شركات التكرير المحلية (أهر سميل وطبية، أمون، نفطية) بالإضافة إلى استثمارات مالية في شركة إسكندرية للأعمال والخدمات البحرية بالإضافة إلى

إثبات التعاملات والأرصدة بالعملة الأجنبية.

WWW.investment.gov.eg
 رئيس قطاع الشؤون المالية
 رئيس قطاعات الشؤون المالية والتجارية
 رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب

محاسب / صباح عبد الفتاح مجاهد محاسب / عزيزة حسن شريف مهندس / فتحي أحمد حسن سرور

مما يبره، أخصص محفظة القوائم المالية لشركة الإسكندرية لتداول الأوراق المالية - شركة إعادة مساهمة مصرية خاضعة لأحكام القانون ٢٠٢ لسنة ١٩٩١ وتشمل على المركز المالي ٢٠٢٠/٢٠٢١ إجمالي استثمار ٢٦١,٧٥٠ مليون جنيه وكذا لتأدية الدخل من السنة أظهر المتنبه على ذلك التاريخ صافي ربح قبل الضريبة قدره ٢٢٨ ٧٠٠ مليون جنيه وكذا قائمة التدفقات النقدية من الفترة المشار إليها والتي أخرجت منها القوائم المالية

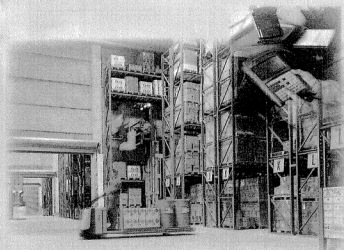
[illegible]

بناءً على ما تم إرفاقه للشركة بكتاب الإدارة رقم ٢٨ بتاريخ ٢٠٠٥/٢/٢٩ وما يترتب عليه لم يتبين لنا وجود تعديلات أخرى جوهرية أو مؤثرة على القوائم المالية المذكورة.

مدير العام	وكيل الوزارة	وكيل أول الوزارة
------------	--------------	------------------



ROYAL WIM BOSMAN EGYPT
MAKING YOUR LOGISTICS WORK



Royal Wim Bosman's
4000m², bonded warehouse
in Sokhna Port, offers you
optimum warehousing and
a complete package of
value added services

Royal Wim Bosman provides
national distribution all over
Egypt and tailor-made logistic
solutions. We deliver your
goods in the most safe and
efficient way.



Royal Wim Bosman Egypt
29 Farid Street
Egyt 11341
Phone: +202 291 32 15
Fax: +202 414 88 77

Royal Wim Bosman Warehouse
Sokhna Port
Suez, Egypt
www.royalwimbosman.com



المعرض الدولي للنقل ومستلزماته

ايتريكس

المعرض الدولي للنقل ومستلزماته



المنتدى العالمي الأول للنقل ومستلزماته

تحت رعاية وإشراف وبالتعاون مع

وزارة النقل في سوريا

٢٧ - ٣٠ تموز ٢٠٠٥

دمشق - مدينة المعارض



الفرصة الأمثل للاستثمار الحقيقي



• ثبت وجودك في السوق السورية والعالمية.

• استقطب زبائن جدد.

• احصل على عقود جديدة.

• اجتمع مع صانعي القرار.

• أفهم علاقات جديدة أو قوي القائمة.

• قدم عروض للسلع الجديدة.

• استعلم حول آخر أخبار السوق.



rab
Expo

Damascus - Syria - P.O.Box: 207

Tel.: 00963 11 231 55 45 / 47 / 48

Fax: 00963 11 231 44 16

E-mail: zaarour.arabexpo@mail.sy

الجهات الداعمة

الرعاية

الراعي الأهماسي الحضري



Panorama
Travel & Tourism

STRIKE

ISMF

الاقتصاد

NAZHA
Travel, Tourism & Freight
Exclusive Agent of
DHL Danzas Air & Ocean
in Syria



E-mail: info@itrexsysria.com

http:// www.itrexsysria.com



أول قمة عربية لاتينية

بسم / عبد السلام السيد أحمد



عقدت أول قمة عربية لاتينية في العاصمة برازيل بناءً على دعوة الرئيس البرازيلي لويس داسيلفا. وقد جمعت القمة بين القادة العرب في الجامعة العربية (22 دولة) و (12 دولة) من أمريكا الجنوبية. وقدمت البرازيل هذه الدعوة انطلاقاً من رؤية شاملة تبدأ من مستوى العلاقات الثنائية. ورؤية لإعادة صياغة النظام الدولي. وسعيًا لنظام عالمي أكثر استقراراً بجانب بحث تطور العلاقات الاقتصادية بين المجموعتين.

ونمثل هذه القمة فرصة مهمة لإعادة نسج الروابط مع منطقة ناهضة تضم دولاً قطعت شوطاً كبيراً على طريق التحديث في مختلف المجالات السياسية والاقتصادية والاجتماعية. ونجحت في تقديم نماذج للتحديث والتطوير وفق رؤية ذاتية بعيداً عن إستيراد نماذج سابقة التجويز ودون الخضوع لضغوط خارجية.

وبدأت القمة الأولى من نوعها أعمالها برئاسة الرئيسين الجزائري عبد العزيز بوتفليقة وبصفته رئيساً للقمة العربية والبرازيلي لويس داسيلفا. وانفتحت بكلمة الرئيس البرازيلي أعقبها كلمة بوتفليقة. ثم ألقى اليخاندور توكيدو رئيس بيرو كلمته وبصفته الرئيس الحالي لقمة دول أمريكا الجنوبية. كما ألقى السيد عمرو موسى الأمين العام للجامعة العربية كلمته في الجلسة الافتتاحية التي شهدت مناقشة التعاون الاقتصادي بين الدول العربية ودول أمريكا الجنوبية. وتعزيز الروابط السياسية بين الجانبين. وخصصت الجلسة الثانية للقمة للحوار السياسي والتبادل الثقافي. كما تم خلال الجلسة الثالثة عرض تقرير عن ملتقى الأعمال الذي عقد على هامش القمة التي سبقتها إجتماعات لوزراء الخارجية. بحثت القضايا الاقتصادية والتجارية والثقافية. ونقل التكنولوجيا. بالإضافة إلى القضايا السياسية التي تهم الجانبين وذلك في إطار التعاون المشترك بين الدول النامية.

والقضايا الدولية والإقليمية طبقاً للجانين الدولي وميثاق الأمم المتحدة.

- احترام خصوصيات المجتمعات الثقافية والمحافظة على الهوية الوطنية. وإحترام التعددية الثقافية. ومنع استخدام القوة أو التهديد في العلاقات الدولية.

تعد هذه القمة حدثاً تاريخياً في تاريخ العلاقات بين الدول العربية والدول جنوبية أمريكية. خاصة وأن

أوجه الشب يبيننا نحن العرب وبهم كثير جداً. ولابد من التعاون لتحقيق مزيد من التواصل والفهم. وإنشاء القربى الواعدة مستبشخاً خاصة وأن القمة أيدت الجهود والآليات الدولية الرامية إلى مكافحة الفقر والجوع وتعزيز التنمية. كما أنها سلّنت للفلسطينيين وإنقذت إسرائيل إنتقافاً شديداً. وكذا العقوبات الأحادية الجانب المفروضة على

سودها من قبل الولايات المتحدة ورفض الإحتلال الأجنبي.

ولمكأن إنعاش التبادل التجاري والاستثمارات المشتركة التي تخدم المجموعتين لابد من دراسة وإقامة مراكز تجمع تجاري للمنتجات المتبادلة. وتنشيط العلاقات التجارية من خلال رجال الأعمال

والمستثمرين العرب ومن جانبها أعلنت وزارة الخارجية البرازيلية تدشين خط جوي يومي بين ساو بولو وبني قبل نهاية العام الجاري.

جنوب أمريكا وذلك من طريق إنشائها اليات لدعم هذا الشملان. ومتابعة تنفيذ القرارات.

اليان الختامى لقد أتمت البيان الخامس للقمة على ..

- ضرورة تحقيق السلام الشامل والعدال والدايم في منطقة الشرق الأوسط على أساس مبدأ الأرض مقابل السلام وفقاً للقرارات الدولية.

- ضرورة تحقيق الحقوق الوطنية المشروعة للشعب الفلسطيني. وإنشاء دولة فلسطينية مستقلة تعيش جنبا إلى جنب مع دولة إسرائيل. وإنسحاب إسرائيل من

جميع الأراضي العربية المحتلة حتى حدود يونيو 67. وإزالة المستعمرات. - ضرورة التصدي للإرهاب بجميع صوره عن طريق تعاون دولي شطيط.

- تحقيق الأمن والإستقرار الإقليميين في منطقة الشرق الأوسط بعد إخلاء المنطقة من أسلحة الدمار الشامل.

وإنضمام جميع دول المنطقة دون إستثناء إلى معاهدة حظر إنتشار الأسلحة النووية.

- الإنترام الكامل وإحترام مبادئ سيادة الدول ووحدة أراضيها. والتسوية السلمية لجميع النزاعات



القادة العرب وقادة أمريكا الجنوبية

توصيات القمة

إنتهت القمة بتوصيات من أهمها

- المطالبة بإخلاء منطقة الشرق الأوسط من الأسلحة النووية وغيرها من أسلحة الدمار الشامل.
- عقد إجتماعات لكبار المسؤولين. وإجتماع المندوبين الدائمين بالألم المتحدة على هامش أعمال الجمعية العامة للمنظمة الدولية.
- عقد إجتماعات سنوية لوزراء خارجة الجانبين.
- مطالبة الأطراف المعنية والمجتمع الدولي بإنشاء الإجراءات العملية والعاجلة لإنهاء منطقة خالية من الأسلحة النووية في الشرق الأوسط.
- عقد إجتماعات على المستوى الوزاري في مجالات الاقتصاد والتجارة والاستثمار والعلوم والتكنولوجيا والثقافة والتعليم والتكنولوجيا.

بوتفليقة

إعلان القمة

لقد صدر من القمة إعلان سياسي واقتصادي وثقافي يدعو إلى تفعيل التعاون بين الدول العربية ودول

مؤلف دول أمريكا الجنوبية

إن دول أمريكا الجنوبية التي تعتبر على درجة عالية من النضج السياسي. ولها تجارب ناجحة في التعامل مع القضايا الشائكة كالفرق والامية وعدة توزيع الدخل. وسبل توصيل الدعم لمتلقيه. كما أن لدى هذه الدول ما يمكن الإستفادة به في مسيرة إصلاح الدول العربية. خاصة وأن دول أمريكا الجنوبية

عرفت طريق الإصلاح والتطوير الشسواز. ولديها تجارب غنية في إخلاء منطقتها من أسلحة الدمار الشامل. ورؤية تؤكد أن الفقر والجوع يشكلان أخطر أسلحة الدمار الشامل. وهناك تطلع أمريكي جنوبي بالتعاون مع العالم العربي في المجال الاقتصادي من طريق زيادة معدلات التبادل التجاري. والتعاون في المشروعات المشتركة وتوسيع التعاون في المجال الثقافي والرغبة في تأسيس شراكة عربية أمريكية جنوبية. ومن جسر التعاون وتوثيق العلاقات مع الدول العربية على كافة المستويات وإلى أقصى حد ممكن



بوتفليقة

لويس داسيلفا



أساليب تمويل مشروعات النقل

الجزء الرابع

ذكرنا في العدد الماضي "الجزء الثالث" الأساليب الأخرى المتاحة للقطاع الخاص لتمويل شبكات وتسييلات خدمات النقل. وستعرض في هذا المقال أساليب أخرى للتمويل.



د. هشام دكتور / أحمد عيسى صالح

7- وسائل أخرى للتمويل

- بالإضافة إلى الأساليب التي تم استعراضها هناك مصادر أخرى للتمويل مثل القروض وإصدار السندات والمساهمات والمنح والتبرعات.

الإقراض وإصدار السندات

القروض إما أن تكون قصيرة الأجل أو طويلة الأجل ويتم الحصول إليها لتمويل المشروعات بصورة عامة سواء للنقل أو غيره من الأنشطة ويكون من الصعب الحصول على القروض لقطاع النقل لأن البنوك لا ترحب بإعطاء القروض للمشروعات ذات المخاطر العالية ويتم إعطائها في حالة ضمان تحقيقها لربح في حالة التشغيل ويتم إعطائها أيضاً بضمان الأصول المملوكة للمشروع، وما يجدر ذكره أن مشروعاً مستوراً (القطاع الخاص) قد تم تنفيذه بقروض البنوك التجارية، والشكل الثاني لإصدار سندات تكون عادة مفعلة من الضمان وطويلة الأجل.

المساهمات والمنح

يتم التمويل من خلال المساهمات والتبرعات العامة أو من خلال المنح أو يتم إعادة دفعها أي أنها نهائية - وقد تكون هذه المنح المساهمات بشروط معينة وبسيطة وقد تكون معقدة وبالإتزامات محددة.

عقب صدور القانون رقم 208 لسنة 1991 قانون قطاع الأعمال العام الذي أعطى الحرية للشركات القابضة والتابعة والإدارة والتمويل والإعتماد على الموارد الذاتية لها كانت شركات النقل قبل هذا التاريخ مسؤولة عن التشغيل في ظل تبعيةها لوزارة النقل (هيئة القطاع العام للنقل البري وهيئة القطاع العام للنقل البحري) وكانت تحصل على قروض من بنك الاستثمار وعادة لا ترد الشركات الفوائد على هذه القروض وكذلك أَسْطَأ القروض لفئة مواردها وعدم إعطائها الحرية في دفع التعريفات المعمول بها وبمعدن صدور القانون 208 لسنة 1991 وفي ظل مسؤولية الشركات أصبحت الشركات من الصعب حصولها على قروض بنك الاستثمار القومي بل أصبحت مسؤولة عن سداد ديونيتها لبنك

الطرق

صدر القانون رقم 229 لسنة 1996 بتعديل القانون رقم 84 لسنة 1968 بشأن الطرق العامة ليضمن: - جواز منح التراخيص المرافق العامة للمستثمرين المحليين والأجانب أشخاصاً طبيعيين ومحتويين وذلك لإنشاء طرق حرة وسريعة ورئيسية وإدارتها وإستغلالها وصيانتها. - تصديق مقرر على هذه الطرق دون التقيد بأحكام القانون رقم 129 لسنة 1948 بإتزامات المرافق العامة والقانون رقم 81 لسنة 1958 في شأن منح الإمتيازات المتعلقة بإستثمار الموارد الطبيعية والمرافق العامة وتعديل شروط الإمتياز ويتم إختبار المخطط في إطار المنافسة والعلاية ولا تزيد مدة الملتزم من 99 عاماً - للمستثمر على أن إستغلال مساحات واسعة على جانبي الطريق وفي بدايته ونهايته بإقامة المنشآت والأنشطة الزراعية والصناعية والسياحية وعلى أن تؤل جميع المنشآت إلى الدولة في نهاية مدة الإلتزام دون مقابل وبحالة جيدة. - يصدر مقرر على الإلتزام وتعديل شروطه قرار من مجلس الوزراء بناء على إقتراح وزير النقل والمواصلات.

الموازي

- تم تعديل القانون رقم 1 لسنة 1996 بإنشاء الموازي المتخصصة بإصدار موانئ متخصصة أو إنشاء أرصفة متخصصة في الموانئ القائمة وإدارتها وإستغلالها وصيانتها وتحصيل مقابل إستخدامها وذلك دون التقيد بأحكام القانون رقم 129 لسنة 1947 بإتزامات المرافق العامة والقانون رقم 81 لسنة 1958 في شأن منح الإمتيازات المتعلقة بإستثمار موارد الثروة الطبيعية والمرافق العامة وتعديل شروط الإمتياز ويتم الإختيار في ظل المنافسة والعلاية ولا تزيد مدة الإلتزام من تسعة وتسعين عاماً وأن يراعى الملتزم المصلحة على الميناء أو الرصيف وحفظ صالحيه للإستخدام طوال مدة الإلتزام وأن يلتزم بأحكام القوانين والقرارات المتعلقة باللوائح وتنظيم الأنشطة التي تعمل بها وأن تؤل جميع المنشآت إلى الدولة في نهاية مدة الإلتزام دون مقابل وبحالة جيدة وأن يصدر مقرر على الإلتزام قرار من مجلس الوزراء بناء على إقتراح الوزير المختص.

المطارات

صدر القانون رقم 3 لسنة 1997 بشأن منح إلتزام المرافق العامة بإنشاء وإدارة وإستغلال المطارات وأراضي النزول ومن أهم ما تضمنه القانون على: - مع عدم الإخلال بسيادة الكاملة والحق الإقليم وبالأمنظمة الخاصة داخل المطارات والمطارات، يجوز منح الإلتزامات المرافق العامة للمستثمرين المصريين وغيرهم أشخاصاً طبيعيين أو إعتباريين في الداخل والخارج لإنشاء وإعداد وتشغيل وإدارة وصيانة وإستغلال ما هو قائم من مطارات وأراضي النزول وذلك دون التقيد بأحكام القانون رقم 129 لسنة 1947 وإلتزامات المرافق العامة والقانون رقم 81 لسنة 1958 في شأن منح الإمتيازات المتعلقة بإستثمار موارد الثروة الطبيعية والمرافق العامة وتعديل شروط الإمتيازات ومع الإلتزام بأحكام قانون الطيران المدني الصادر بالقانون رقم 119 لسنة 1983 وبمعايير قواعد والإجراءات الآتية: (أ) أن يتم الإختيار الملتزم في إطار المنافسة والعلاية. (ب) ألا تزيد مدة الإلتزام على تسع وتسعون سنة.

(ج) أن تحدد وسائل الإشراف والمراقبة الفنية والمالية التي تكفل حسن سير المرقق بانتظام وإطراء. - مع مراعاة إشراف الهيئة المصرية العامة للطيران المدني على عمليات تأسيات الطيران والقائمين عليها والتحقق في المخالفات الخاصة بها وبمبدأ العمل بالمصلحة بالنسبة لفتح أي مكتب لمؤسسات النقل الجوي الأجنبية بكون للملتزم بالنسبة للمطارات وأراضي النزول محل الإلتزام السلطات المختصة بالطيران المدني في المواد 18، 21، 88 من قانون الطيران المدني وإلى السلطة المختصة بالطيران المدني في المادة 57 من قانون رسوم الطيران المدني وذلك على حدود الشروط الواردة في عقد الإلتزام. - يصدر مقرر على الإلتزام وتعديل شروطه وأحكام أو تعديلها وصحة الحكومة في حدود القوانين والإجراءات السابقة قرار من مجلس الوزراء بناء على إقتراح الوزير المختص ولا يجوز للملتزم أن يتل عن الإلتزام بغيره دون إذن من مجلس الوزراء.

الطفرة في بناء السفن الجديدة وتأثيرها على صناعة إصلاح السفن



عميد بحري متقاعد
عبد العزيز أبو تينديل

يتمتع استمرير الأسواق الملاحية في الإزّان، فإن صناعة بناء السفن الجديدة، وخاصة في الشرق الأقصى (الصين وكوريا الشمالية واليابان) تتمتع بظاهرة طليبات بناء طويلة على غير العادة، والقطاعات الأكثر نشاطاً في الوقت الحاضر هي سفن نقل الحاويات - والتي تبدو (لها كلنا زاد حجمها زاد الإقبال عليها - وناقلات الغاز التي من المنتظر أن تزي نشاطها كبيراً وخاصة في منطقة المحيط الاطلنطي.

التأثير على صناعة إصلاح السفن

الجديدة كلما أمكن. وملاك الناقلات يطمحون تخفيض سفنهم القديمة حتى آخر وقت ممكن، والسفن التي يفرض بيعها إلى ساحات الترخيد يقوم ملاكها بإجراء الإصلاحات الضرورية لها لجني أكبر الملايين من الدولارات بتفصيلها.

لكن مثل هذه الإصلاحات سيتم تنفيذها بدخول العدد الكبير من السفن العملاقة في الخدمة، سواء السفن الناقلات أو ناقلات الصب الجاف أو الحاويات. فإن قناتمة السفن التي تحت البناء تحد من اختيار الملاك إجراء الإصلاحات لسفنها القديمة.

وعلى الجانب الآخر، فإن الكثير من ترسانات الإصلاح، السفن الذين تعودوا على العيش بالليل في المار في إصلاح السفن لصالح إزاحتهم من ملاك السفن القديمة، بدؤوا يهتمون بالفرصة لرفع أجور إصلاح السفن نظراً لكثرة عمليات إصلاح السفن وارتفاع أسعار الصب وخاصة ترسانات إصلاح السفن في الشرق الأقصى وهذا ساعد ترسانات إصلاح السفن في الأورو على المنافسة في الإصلاح، وخاصة في بعض أنواع الإصلاح، إلا أنه مع زيادة أعداد السفن الجديدة أصبح لصناعة إصلاح السفن القديمة أهمية شديدة فإن تحليل السفينة عن العمل لعدد من الأيام تعيقها السفينة في ترسانة إصلاح السفن لا يمكن صاحبها من جني عدة آلاف من الدولارات في تفصيلها، لذا اتجهت ترسانات إصلاح السفن، التي رفعت أجور الإصلاح فيها، إلى محاولة تحسين أداؤها وسرعة عمل الإصلاحات لتوفير الوقت مما يروق ملاك السفن ولتشجيعهم على اختيار عمل الإصلاحات اللازمة لسفنها دون تعطيلها عن العمل.

وأما ترسانات إصلاح ناقلات الغاز الطبيعي المسال LNG المتخصصة، فإن عليها التواجد في منطقة تشغيلها في الأطلنطي، حتى لا تتعدت تلك الناقلات كثيراً عن مناطق عملها إذا اضطرت إلى إجراء الإصلاحات الضرورية لها.

طويلة الأجل بين المصدرين والمستوردين للغاز تدل على أن تجارة الغاز ستستحوذ بنسبة 8.5% في العام، والمنتظر أن تبلغ أضعها سنة 2007.

وأحد أهم المشاكل التي واجهت صناعة بناء السفن الجديدة خلال سنة 2004 هو الزيادة الكبيرة في أسعار الصلب التي تزداد بصفة دائمة وبنسبة كبيرة مما يسبب قلقاً لقطاع البناء وإصلاحها. فبالرغم من زيادة إنتاج الصلب في العالم فإن زيادة أسعاره لم تهدأ، فبما على تقارير المؤسسة العالمية للحديد والصلب، فإن إنتاج الصلب في الدول الـ 62 المنتجة له في العالم وصل إلى 945 مليون طن بنهاية سنة 2004 بزيادة 9% عن العام السابق سنة 2003 وتُقدر أن يتجاوز الإنتاج - لأول مرة إلى المليار طن بنهاية سنة 2005. ومن أكبر الدول إنتاجاً للصلب هي الصين. فقد أنتجت مصانع الصلب فيها 245 مليون طن بنهاية سنة 2004 بزيادة قدرها 22% عن العام الماضي. وهذا القدر يُعتبر ضئيفاً الإنتاج الكلي لدول أمريكا الشمالية. وعلى أية حال، فإنها بينما يزداد إنتاج الصلب لمواجهة الزيادة الحالية في الطلب عليه، فإن هناك نقصاً في تلبية الطلبات عليه، وهذا هو السبب في استمرار ارتفاع أسعاره. فبناء على الدراسات، زادت أسعار الصلب 150% خلال السنوات الثلاثة الماضية وزالت أسعاره في ارتفاع.



فقد وصلت سوق تشغيل سفن نقل الحاويات إلى 1750 نقطة خلال الجزء الأخير من سنة 2004، وأعلنت الشركات الكبرى لتشغيل سفن نقل الحاويات قناتمة أخرى من طليبات بناء السفن الجديدة، مما جعل الماطون يتقسمون بين الإبحار وبين اللق كلاً جالوا دراسة أحوال الأسواق والإبحار الذي تنجبه إليه. فمن بين العقود الجديدة لبناء سفن الحاويات هناك طليبات لبناء سفن حاويات عملاقة Super panamax في الصين، كما أن شركة خطوط الحاويات الصينية مستمرة في التوسع بطلب بناء أربعة سفن حاويات حمولة كل منها 8500 حاوية مكافئة في TEU عند ترسانة في السفن في شينغهاي المملوكة للدولة. كما أن التقارير تفيد بأن عقود بناء سفن الحاويات في هامبورج بألمانيا شاهدة طفرة في يوليو / سبتمبر، بينما أكثر من 80 سفينة جملة حمولاتها 153 ألف حاوية مكافئة. فسنفسن الحاويات العملاقة أصبحت أكثر جذياً للمستثمرين في ألمانيا حتى أن الأطباء، الأطباء، والأطباء الألمان ورجال الأعمال يستثمرون أموالهم في بناء السفن لتقاضي الضرائب الممنه. ومن جهة أخرى، تطلب بناء أكثر من 80 ناقلة غاز طبيعي مسال LNG خلال عام 2004، ووصلت قائمة طليبات بناء السفن في نهاية سنة 2004 (104) سفينة تبلغ حمولاتها 80% من حجم الأسطول الحالي في العالم. وبالأخذ في الاعتبار السفن التي تخرج من الخدمة للتخريد فإن من المنتظر أن يزداد حجم أسطول ناقلات الغاز في العالم بنسبة 9% سنوياً حتى سنة 2010. وبينما من المنتظر أن يتم بناء أكثر من 40 ناقلة غاز كل عام بحلول سنة 2010، فإن السؤال هو مما إذا كان عدد الناقلات الحديثة سيكون كافياً لتلبية الطليبات المتزايدة لنقل الغاز في العالم، فالقول الجمة

التجارة الدولية الإلكترونية ووسائل تسوية منازعاتها

تحية شكر ووسام حق

بقلم: سعيد رجب شرف



التجارة الإلكترونية هي استخدام تكنولوجيا المعلومات الحديثة في تطوير التجارة الدولية لفقد التجارة الإلكترونية هو نوع من النوع العقود المبرمة عن بعد - أي بين مجموعة أفراد ومجموعة أخرى غائبين عن مسرح التعاقد - أي شركاء غير متواجدين في مكان واحد، أي أن العقد بين هؤلاء المتعاقدين الغير متواجدين الوجود المادي.



وقد تبدو أهمية فائدة مشروع القاضى الإفتراضى فى الإجراءات السريعة التى يتسم بها والتى تتناسب مع حجم منازعات التجارة الدولية.

مشروع المحكمة الإلكترونية
يعد نظام المحكمة الإلكترونية التجريبية الثابتة التى تتشعل بتسوية المنازعات الإلكترونية وقد أرسى مركز أبحاث القانون العام بكلية الحقوق قواعدها عام 1966.

ويدير جوهري هذا المشروع حول المحاور الآتية:
1- التجارة الإلكترونية
2- المنافسة
3- حقوق المؤلف
4- العلامات التجارية
5- حرية التعبير عن الرأي
6- الحق فى الخصوصية، وبعض المجالات الأخرى يستثنىها القانون الجنائى.

مصر والتجارة الإلكترونية
أصدرت الحكومة المصرية قانون التوقيع الإلكتروني رقم 15 لسنة 2004. وقد نص على المدة الثانية من بعد الدعاية، على إنشاء هيئة تنمية صناعة تكنولوجيا المعلومات تكون لها شخصية اعتبارية عامة وتهدف إلى الآتى:

1- تشجيع وتنمية صناعة تكنولوجيا المعلومات.
2- نقل التكنولوجيا المتقدمة للمعلومات والاستفادة منها.
3- زيادة فرص تصدير خدمات الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات.
4- تشجيع وتشجيع وتنمية الاستثمار في مجال تكنولوجيا المعلومات.

وقد نعتت هيئة البراءة من القانون على أن تخضع الهيئة بإصدار وتديد الضمانات اللازمة لمزاولة أنشطة الخدمات التوقيعية الإلكترونية وغيرها من الأنشطة في مجال المعاملات الإلكترونية وصناعة تكنولوجيا المعلومات وذلك وفقاً لأحكام القوانين واللوائح المنظمة لها.

وأرجو بذلك أن يكون له القيت نظرة مخصصة على موضوع التجارة الإلكترونية ووسائل تسوية منازعاتها.

والله اعلم

النظام في تسوية المنازعات الأخرى المتعلقة بشركات الكمبيوتر. وعند حدوث نزاع بين طرف وآخر في هذا المجال فإنه يتم تقديم طلبات التحكيم إما من خلال البريد الإلكتروني EMail، أو تعيين طلب نموذج شكوى يسمى عن طريق الإنترنت - على أن يشتمل طلب التحكيم على بيان كامل عن طبيعة النزاع مع تحديد أطراف النزاع. وتشتمل الطلب أيضاً على البيانات الآتية:

1- بيان الأسباب التى أدت إلى وجود النزاع
2- تبرير خطاطيات الدعوى أو وصف للنزاع
3- ادعى أصح وجهه عمله وعوانه
4- التبرير الإفتراضى الخاص به
5- إسم وأдрес شركة أو شبكة كمبيوتر لها علاقة بالشكوى - وأى مادة مخزنة بالكمبيوتر ويكون لها صلة بالشكوى.

ويقتصر حكم القاضى الإفتراضى على ما يلى:
- إقرار تعويض مدتهى فقط - من الشركة مقدمة المدعى بحذف أو حجب الرسالة أو الملف موضوع النزاع أو بتحديد الإطلاق عليه بأية طريقة أخرى.

وفى بعض الحالات الإستثنائية يجوز للقاضى مطالبة الشركة ببيع المدعى عليه من الوصول إلى النظام وليس للقاضى أى سلطة على تقرير تعويض مالى. وبهذه المناسبة يلى مشروع القاضى الإفتراضى لا يصدّر إلا حكماً واحداً فى قضية واحدة وذلك فى الولايات المتحدة الأمريكية.

ولمض هذه القضية أن إحدى الشركات قد نشرت إعلاناً فى إحدى المجلات المتخصصة فيه بيع خمسة ملايين عنوان بريد إلكترونى حذوف بالصفة وقد طلب المدعى حذوف الإعلان من الشركة للأسباب الآتية:

1 - أن الإعلان يشجع على بيع العناوين الإلكترونية وهذا يتعارض مع السياسة العامة.
2 - يتشكل الإعلان إعتداء على حق المدعى فى الخصوصية.
3 - أن الإعلان يتغير إعلاناً متاعداً. بإعلان الزم الشركة التى قامت بالبيع بحذفه. وقد أصدر القاضى هذا الحكم خلال أربعة أيام من وقت تقديم طلب بالنزاع - وقد قامت الشركة بتنفيذ الحكم.

لذلك فقد إنتشر فى الوقت الحالى إستخدام مصطلح العقد الإلكتروني ومصطلح تسوية الإلكتروني وتوقيع الإلكتروني. ولا يوجد ما يمنع التعبير عن الإدارة عن طريق الإنترنت، وذلك بتبادل الإيجاب والقبول مثلاً بين المنتج والمستهلك وخضوع هذا التعبير للقواعد العامة التى تحكم إتخاذ العقد وذلك على اعتبار أن العقود التى يتم إبرامها فى الفضاء الإلكتروني لا تختلف عن مثيلاتها التقليدية إلا من حيث الوسيلة المستخدمة للتعبير وهى البريد الإلكتروني والويب Web. إذن يشتمل العقد المبرم إلكترونياً على خصوصية غياب الوجود المادى للأطراف وإختلاف وسيلة التعبير حيث تم ذلك من خلال وسائل غير الإنترنت.

والتجارة الإلكترونية هى استخدام تكنولوجيا المعلومات الحديثة فى تطوير التجارة الدولية وهى تنمية المبيعات، فقد التجارة الإلكترونية هو نوع من العقود المبرمة عن بعد - أي بين اثنين غائبين عن مسرح التعاقد أى بين شركاء ليسوا فى حالة حضور متزامن فيما بينهم ونظراً لأنه قد يحدث خلاف أثناء تنفيذ العقد الإلكتروني فإنه تم ابتكار مشروع القاضى الإفتراضى. حيث أنه يعتبر مشروعاً تجريبياً يهدف إلى توفير تسوية سريعة للنزاعات خلال الإنترنت وبهم بمصفة خاصة الذين يتطالبون بالتعويض عن الأضرار بسبب وسائل خاطئة وملفت عن طريق الإنترنت أو الشركات التى تقوم بتوفير خدمات الإنترنت ويهدف مشروع القاضى الإفتراضى إلى ما يلى:

1- إثبات جدوى تسوية المنازعات إلكترونياً.
2- المساعدة في تحديد مسئوليات شركات تقديم خدمات الإنترنت.
3- تزويد هذه الشركات بأحكام مصادرة من الشكوى الفاصلة بالبريد الإلكتروني.
4- تزويد مستخدمى النظام بتعليمات عن كيفية تحميل وتكثيف عائلته من الشكوى الفاصلة بالرسائل والملفات البريدية.
5- إستكشاف مدى إمكانية نجاح

وأيضا ما تقوم الصحافة بعرض الشكايات وأساليبها والمستأجرين عنها وكيفية حلها وآراء المختصين، لذا وبدنا جعل باب للسادة المسئولين الذين لهم دور متميز فى دفع العمل بالأمرى والسرية وأن تقدم الشكر لكل من يدفع الأمانة للإلتزام بسيرة وإلتزام الحق والصواب وأن يكون إسم هذا الباب (تصية شكر ووسام حق) وأن يكون موضوعها هذه المرة لأصحاب المكارى (الشكر) حسن خبر وزير التكوين والتجارة الداخلية ليس فقط لجهود سيادته وبالوزارة المحورة ولكن أيضاً للظفر الوطنية الفاضلة للأمانة المتعلقة أو المشتركة بأنشطة النقل البرى والبحرى والجوى والمرتطة بأعضاء الغرف التجارية.

وحيث أننا فى مدينة بورسعيد ومع التحول التكنولوجى فى أنشطة الدولة وإيجاد مناطق صناعية بمنطقة جنوب بورسعيد فضلاً عن تحول مخازن منطقة الإستثمار إلى مصانع منتجة ومع وجود ميناء بورسعيد (العريق) وكذا ما هو منظور مستقبل المنطقة شرق الغربية وما ينتظرها من خير مشروعات متنوعة مستقبلاً وقريباً إن شاء الله تعالى خاصة مع نجاح ميناء شرق الغربية (الوليد) بصورة طيبة من بداية تشغيله خلال أول ستة أشهر وكذا توقع بورسعيد على الطريق الدولى الساحلى علاوة على وجود مطار الجسيمى والمتوقع تطويره مستقبلاً، كل هذه الأسباب وما فى الفكر الحديث من تجميع ومثل وفكر الضامع بعد التخليص الجمركى عليها وحجز فراغ ضخمها كان ولابد من وجود وكلاء شحن أكفاء، وعلى أعلى مستوى.

تقدّمنا لسيادته من خلال مجلس إدارة الغرفة التجارية لبورسعيد (الوقر) بطلب إنشاء شعبة لخدمات النقل الدولى لبورسعيد لتعزيز فكر تواجده النشاط بصورة مناسبة وتعزيز وجوده، فمصدر قرار الحكيم رقم 23 لسنة 2005 لإنشاء تلك الشعبة

فتحية إسهالات ليس منا فحسب ولكن من مدينة بورسعيد من كل مسرى ورجس الربى بالبلاد خاصة المثلث والرياح بالشواطى والمادى الذى يشكل أن المتعاملين مع الموانئ البحرية والبحرية والصومالية المصرية بصورة ممتازة ومشرفة.

إبراهيم شبلبي

المناطق الصناعية المقيدة ..

وليس المناطق الصناعية المؤهلة!

بقيت تتلقى التصاميم (Designs) والملابس (Garments) من الخارج والتي، تفكك مبني قوله عن الرسوم التطبيقية لظواهرات الملابس المراد صنعها (Patterns) التي تنفق في دول هذه الصناعة إلى الخبرة العملية الناشئة عن التجربة (experience) والمهارات الفنية الخاصة بفنون هذه الصناعة (Expertise)، وإلى أن تتحسن الصورة فإن مجمل صادراتنا لسلوك الأمريكية من ملابس (الكويز) لن يزيد على مليار دولار وليس إسرائيل منها 117 مليون دولار على هيئة إسهامات في الكوئنا الصناعية وبمقتضى ذلك سترفع الصادرات الإسرائيلية إلى 300 مليون دولار و 150 مليون دولار. والسؤال إن سلكون الإدارة الفنية والتسويقية؟

لماذا إن لم يتسكك المفاوض المصري بأهمية وضرورة التفاوض فيما بين الولايات المتحدة ومصر من خلال المنظمات الصرة (FTA) وليس من خلال المناطق المؤهلة. لقد جسدت التجربة الأردنية في هذا الخصوص عدة سلبيات برزت بوضوح في تقرير لجنة الكورس التي أشار في إحدى فقرات إلى أن أحد شروط المناطق الصناعية الكورس بموجب استخدام المدخلات الأجنبية يجعل المنتج الأردني أقل تنافسية لأن هذه المدخلات باهظة التكلفة. وهذه الصناعة لا تمثل قيمة إقتصادية في إسرائيل لأن تكاليف العمالة هي عنصر هام في هذه الصناعة مرتفعة على نحو يفيد الميزات التنافسية. في مصر مصر متوسط أجر العامل (العمالة الشبكية) مائة دولار في مقابل أقل من دولار للعامل الإسرائيلي أي ما نسبتها 8.3%، لقد أغلقت أعداد من هذه المصانع في إسرائيل لأن مستوردو الملابس في السوق الأمريكية أوقفوا المبيعات لها ارتفاع تكاليفها. ومن ثم فإن منها الكويز في مصر تعدد سلعاً مستورداً لروايل الأعمال والمستثمرين الإسرائيليين. كل يقيني سؤال سكونت عنه هو إذا كانت المدخلات الإسرائيلية مدخلة بنسبة 11.7% فينسب سكونت المدخلات الأمريكية 8.3% فالتفاوت هنا لن يقل عن 80% تارة لخصر نسبة المدخلة لا تتخطى 8.3% نصف في المائة ما مستورده السوق الأمريكية من الملابس وهي قيمة ضئيلة لا تستحق الصفيج والبيع الجيد التي يوشك أن يوحى إليها بأن مناطق الكويز توجب الطول الأبدية لمشكلات الإقتصاد المصري مرة واحدة وإلى نهاية الأمر، فتحت زواهي عمل حسان سبيلاً لا تفك فيه من السوق الجنيما ويملك غيرت الفرس ذات وسير البنما ومضمار السباق. سؤال آخر هو مال 150 عامل يعملون في مصنع الملابس الجاهزة في مصر بنظام الحصة (الكوتة) ولا يمكن سبكر مدير ال 250 عامل المتوقف لتوظيفهم في مناطق الكويز هو قائد مسيرهم وإسلامهم؟ ما هو راتاقه من رجال الأعمال يصلح أن يكون مسيراً إسترناجياً يؤسس عليه خطط مستقبل الإقتصاد المصري الذي يستحق ما هو أفضل من ذلك؟

نجحت العولة الإقتصادية نجاحاً كاسحاً في تصدير المصطلحات والمفاهيم والأساليب للدول الآخذة في النمو وفي ميتها مصر حيث تتحول هذه المصطلحات إلى رؤوس حرايب لم رؤوس جيسر لغزو مفاهيمي يضيق من تعاليات أي محاولة لرواية الأشياء والعلاقات والتأنيح في سبائك الصفيح. وأخر هذه المصطلحات التي يروج لها البعض باعتبارها طوق إنجاة وشبكة الأمان للإقتصاد الصناعي المصري هو ما يعرف بالغة الإكسكوسكوبية أو QIZ اختصاراً (The Qualified Industrial Zone) التي جاءت ترجمتها بصورة مزروعة لتضفي عليها مسحة من قابلية التجاوب والإستعسان.

المصري للزول بهذه التفسير إلى 11.7% 85% على التوالي. وثانية مطروقة لأنها ليست شراكة بلعني المفهوم أصلياً على كسبر من العلاقات التي تتشاور الآن ولكنها تشبه عقود الفرز (Aleatory contracts) التي تقوم على فوائد غير مؤكدة تتراجع ما بين التحقق وعدم التحقق فمن خلالها تكون إسرائيل قد فحرت وجودها في مصير قطاع الصناعة المصري وصارت تتحكم في وعودت الصادرات المصرية بما يجعل الغار الإقتصادي المصري 1% يحظى بالإستقلالية لا مستاعرة بلو سلق سرفوة بغزو السوق الإسرائيلى. ربح الكورس الأمريكي في تقريره إلى الإسترناجية لمر



نظم / مسير معوض
المستشار الإقتصادي
لمنطقة الحرة (سابقاً)

التي كانت ميثاقاً بوسيعيد مركز توزيع سلعياً لها ومن المتوقع أن يقدم ميثاق شرق بوسيعيد ميثاقاً دولياً بواليفية على نحو إداري تطور وإقرار إفادة أن حارس تركت إدارة العمل إلى المصنعين لا لواء البيورقراطية لتشتت أرواحها. المناطق من التوجيه الإسيابية شرة لبيارة الكورس الأمريكية في 1996 التي ترمي إلى زيادة التعاون الإقليمي لاسميا بين إسرائيل والدول المحيط بها أبرز هوة صيف الدوافع السيسية. هذه الصلة الصناعية أولاً مستوردة في أنشطتها إتنجائياً لها سكون تحت رحمة إتنجاءات وتفضيت السوق يعطيكها عن البوات الإسيابية التي يطلب عليها مية الأجزاء في أحوال الرضا والمصافي في طرف ليايها هذا الرضا على ذلك الصلة الصناعية الإكسكوبية للباب (الإستهلان) سكون أكثر إستخداماً وتخصيصاً وإ شروطها على العرض (الإستهلان) وما أن السوق المحلية إلى أن تفرات القرفة هي سون تخفيق للزول الباقى المستمكتين بوقاهم الإكسكية والإفلاحي فإن أي تبدل في هذه المصانع إزديت هذه الظروف إسياباً إذا دخلت سياسة وقوى الصلر ورميم ميرات وتعديل أهداف هيباناً بوسيعيد ميثاقها في سكون صيف التأثير على هيكلية ولأن ذلك أدهم هذه الصناعة فإنها لا يمكن أن يخلق الأسور سبان هذه المناطق لتقتبص الحصة الإسيابية سوى كما تحتج بالمولودية الإقتصادية وإ فسا في أن تكون أي إقتصادي إسرائيلي في شرط أن تكون أي إقتصادي إسرائيلي في شرط أن تكون أي إقتصادي إسرائيلي في 40% هذه الصناعة المستوردة فيها 49% ورؤوس الأموال المستوردة فيها 49% إستورحت لعمال عيش العمال من الجانب

المصري للزول بهذه التفسير إلى 11.7% 85% على التوالي. وثانية مطروقة لأنها ليست شراكة بلعني المفهوم أصلياً على كسبر من العلاقات التي تتشاور الآن ولكنها تشبه عقود الفرز (Aleatory contracts) التي تقوم على فوائد غير مؤكدة تتراجع ما بين التحقق وعدم التحقق فمن خلالها تكون إسرائيل قد فحرت وجودها في مصير قطاع الصناعة المصري وصارت تتحكم في وعودت الصادرات المصرية بما يجعل الغار الإقتصادي المصري 1% يحظى بالإستقلالية لا مستاعرة بلو سلق سرفوة بغزو السوق الإسرائيلى. ربح الكورس الأمريكي في تقريره إلى الإسترناجية لمر

التي كانت ميثاقاً بوسيعيد مركز توزيع سلعياً لها ومن المتوقع أن يقدم ميثاق شرق بوسيعيد ميثاقاً دولياً بواليفية على نحو إداري تطور وإقرار إفادة أن حارس تركت إدارة العمل إلى المصنعين لا لواء البيورقراطية لتشتت أرواحها. المناطق من التوجيه الإسيابية شرة لبيارة الكورس الأمريكية في 1996 التي ترمي إلى زيادة التعاون الإقليمي لاسميا بين إسرائيل والدول المحيط بها أبرز هوة صيف الدوافع السيسية. هذه الصلة الصناعية أولاً مستوردة في أنشطتها إتنجائياً لها سكون تحت رحمة إتنجاءات وتفضيت السوق يعطيكها عن البوات الإسيابية التي يطلب عليها مية الأجزاء في أحوال الرضا والمصافي في طرف ليايها هذا الرضا على ذلك الصلة الصناعية الإكسكوبية للباب (الإستهلان) سكون أكثر إستخداماً وتخصيصاً وإ شروطها على العرض (الإستهلان) وما أن السوق المحلية إلى أن تفرات القرفة هي سون تخفيق للزول الباقى المستمكتين بوقاهم الإكسكية والإفلاحي فإن أي تبدل في هذه المصانع إزديت هذه الظروف إسياباً إذا دخلت سياسة وقوى الصلر ورميم ميرات وتعديل أهداف هيباناً بوسيعيد ميثاقها في سكون صيف التأثير على هيكلية ولأن ذلك أدهم هذه الصناعة فإنها لا يمكن أن يخلق الأسور سبان هذه المناطق لتقتبص الحصة الإسيابية سوى كما تحتج بالمولودية الإقتصادية وإ فسا في أن تكون أي إقتصادي إسرائيلي في شرط أن تكون أي إقتصادي إسرائيلي في 40% هذه الصناعة المستوردة فيها 49% ورؤوس الأموال المستوردة فيها 49% إستورحت لعمال عيش العمال من الجانب

**الإجماع المشترك للاتحادات البحرية العربية
وشركات الملاحة العربية**

الدراسة السبق وقد أشار مباحثته إلى التمسك بالسياسة التي قام بها مركز البحوث والإستشارات ولقطاع البحري يتكليف من إصدار المراسم البحرية العربية كما أشار إلى رأي الإقتصاد العربي لغرف الملاحة البحرية في هذا الشأن والى دعمت الدول العربية على الانضمام إلى اتفاقية ليكن اللجنة مباشرة وتشليطها على كافة سياسات على توصية اللجنة الفنية لجلس وزراء النقل العرب بإستطلاع رأي شركات الملاحة الحكومية والخاصة والوطن العربي.

وقام السيد الريان السيد عيسى بن مغير
بإدارة القسم من مركز الوثائق
والاستشارات في نفس الموضوع
كما أدى السيد علي أحمد إنيش الهيثي
الجزيرة تصنيف السيد مشير إلى
الاشارة الى دورها في إنشاء
الوحدات الدولية لهيئة التصنيف
والإدارة (TACS) وميزات إنشاء
هذه الهيئة وأن تكون أكثر من
رسوم تصنيف التصنيف الأخرى
والناقصات والدكتور مناصر السكري
رئيس مجلس إدارة العمرة
وتصنيف السيد إبراهيم شحري
الخصم في إنشاء هيئة تصنيف
مصرية (إدارة قاص) مقترحة على
هيئة الدول العربية كما يرى
السيد علي أحمد إنيش الهيثي
أنه في حاجة إلى إنشاء
هذه الهيئة بالاشتراك مع
هناك باللجنة تشكيل
وقد لوحظ في إنشاء هيئة
الخاصة بابتدائها لإنشاء
هيئة التصنيف العربية في
تلقاها مع شرط شركات
في ضوء العلاقة التي
تعمل الهيئة تصنيف الدول
اليكترون على
التأكد من (هيئة إمداد

الدول العربية. وتنفيذ توصيات اللجنة
ة خلال فبراير 2005 وكذا بناء على
آخر معلومات متاحة ودراسة جدوى
طن العربي ورفع التوصيات إلى المكتب
التي تواجه الظروف القائمة حالياً
والمعمل على دعم الشركات وحل
المشاكل التي تعترضها مثل عدم
واوإحياء الشركة العربية للملاحة
والبحرية ويصاحبها خاصة في
مؤسسة بصحة الدول العربية التالية

الأمن - سوريا - العراق - مصر - ليبيا - الكويت - السودان - وبالشراكة مع
كان القطاع الخاص واقترب مبادرة
شركة السلال للنفط البحري منجاً
السياسة الملاحة التي يربط بين
سوانتي مصر وسوريا ليكون نافذ لخط
عربي أشمل للركاب والبضائع
والسيارات والبرادات على أن يبدأ قبل
نهاية عام 2005 على أن يمتد إلى
المغرب العربي بالتعاون بين الشركة
والشركة المغربية للسلامة في حالة
تصالح وعلى أن تقدم الدراسات وخطة
التنفيذ إلى أمانة اللجنة الفنية لنقل
البحري لإصدار المواشي البحرية
(المغربية) قبل نهاية عامي 2005.

ثالثاً: في ضوء أهمية وجود نظام متكامل للبيانات والمعلومات الإحصائية في القطاع البحري في العالم العربي وما عرضته الشركة المصرية لأعمال النقل البحري (ماترانس) من الاستفادة من الوضع وقيل على بالاشتراك مع مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري وإعداد الموانئ البحرية العربية حول تصور أبحاث موقع على شبكة المعلومات الدولية (الإنترنت) لخدمة مهام الجرافات للبضائع العربية المستتمة به خطوط الملاحة البحرية.

القائمة وهو ما يتطابق مع مشروع الجمهورية التونسية بإقامة مؤتمر عالمي مفتوح على أن تقدم الورقة خلال أسبوعين إلى أمانة اللجنة الفنية للنقل البحري لرفعها إلى الأمانة الفنية لجسب وزراء النقل العرب لتعميمها على الدول العربية.

ثالثاً: التأكيد على إقامة المؤتمر الملاحي الذي سدر بشأنه قرار من مجلس وزراء النقل العرب في دورته (33) خلال نوفمبر 2004 تدعو إليه وزارة النقل في جمهورية مصر العربية على أن يعنى هذا المؤتمر بكافة المجالات والأنشطة المتعلقة بصناعة النقل البحري في الوطن العربي بالإضافة لبحث المشكلات ودعم الشركات الملاحية طبقاً لكليات إسبات المقدمة في هذا الشأن.

ثم بدأت الجلسة الثانية حيث استعرض السيد اللواء عصام الدين بدوي المذكرة الخاصة بموضوع دراسة جدوى إنشاء الهيئة العربية

أخرى وتنمية حركة التجارة البينية بين العرب في اجتماعها المنعقد بالإسكندرية موضوع إنشاء خط ملاحي بناءً على دراسات الملاحية الحكومية والخاصة بالإضافة إلى إقامة خلال العام الحالي بالقاهرة

لعربية مقرراً لها وقد قام السيد اللواء
عصام الدين بدوي أمين عام اتحاد
المواثي البصرية العربية بإستعراض
بدول الأعمال حيث
باتت الجلسة الأولى

بدراسة جدوى إنشاء خط ملاحى بين الدول العربية وسامت من جهود حتى الآن مشيراً إلى الدراسات التي تناولت هذا الموضوع والمقدمة من الإتحاد العربى لشرف الملاحة البحرية نيابة عن السيد اللواء حاتم القاضي رئيس الإتحاد العربى لشرف الملاحة

البحرية والتي خلصت إلى نجاح إنشاء
بحرية بحرية يبريط سي موانئ الدول
العربية مصر/ سوريا/ لبنان/ وقد تقدمه
الدول من دعم متشابه إلى منح
الإعفاءات والحوافز المالية إضافة إلى
التمشيط والعمل على زيادة حجم التجارة
بينية بين الدول العربية.

استبحر السيد الوكيل كامل الحقنة
استبحر وأدار النقل البحري المصري
والدراسة المقدمة من الشركة المصرية
للنقل الدولي التي أوصت بتبني
العوالمات الشقيقة إنشاء خط بحري
يبريط بين موانئ الشرق العربي وموانئ
الغرب العربي مثل تشكيل سفن بضائع
مطابقة إلى جانب سفن الحريات والتعامل
مع موانئ عربية وأجنبية إلى جانب
سفن القطار.

في ظل هذه الظروف، قد تم تدعيم هذا المشروع بدعم من العديد من الجهات، حيث ساهمت في تمويله العديد من مراكز البحوث والدراسات، بالإضافة إلى دعمه من قبل بعض الشركات المحلية، مما ساهم في نجاحه وتحقيق أهدافه. كما تم تنظيم العديد من الندوات والورشات، والتي ساهمت في زيادة الوعي بأهمية هذا المشروع، وكذلك في تعزيز التعاون بين مختلف الجهات المشاركة فيه.

تعزيز التعاون العربي في مجال النقل
الجمعية البحرى لمجلس وزراء النقل العرب
تعزيز هيئة تصنيف عربية مع مشاركة
مجلس وزراء النقل العرب في إطار
 وبنداً على الدعوة الموجهة من أمانة
 اللجنة البحرى للنقل البحرى (إتصاد)
 الموانى البحرية العربية) فقد عقد
 الاجتماع المشترك للإتحادات البحرى
 وشركاء الأعمال العربى والتجارة خلا
 الفترة 24 أبريل 2005 بالقاهرة.



بدأت الجلسة الافتتاحية للإجتماع بكلمة اللواء عصام الدين بدوي أمين عام إتحاد الموانئ البحرية العربية مرحباً بالأسادة الحضور وأشار إلى مدى أهمية موضوع إنشاء خط ملاحى بين الدول العربية طبقاً للمعطيات الجديدة وإنشاء منطقة التجارة الحرة العربية وكذا جدوى إنشاء هيئة تصنيف عربية فى ظل سيطرة هيئات التصنيف الدولية.

كما أشار السيد الأستاذ رشيد جميل عليو مدير إدارة الشركات والقطاعات بمجلس الوحدة الاقتصادية العربية إلى أهمية النقل البحري في ظل دخول منطقة التجارة العربية الحرة حيز التنفيذ في 2005 مؤكداً على أهمية إنشاء خطوط ملاحية بين الدول العربية لتتمتع التجارة البينية بين الدول العربية بأخزين في الإستثمار الأبعد الإستراتيجية والاقتصادية في البحر.

وتحدث السيد اللواء شفيرون حسن رئيس قطاع العمل المصري حيث ألقى بيانه كلمة محالية السيد الدكتور عمرو النقيز المصري مرحبا فيها بالسادة الضيوف ويطعنات السيد مبرح مشبرا إلى أن الهدف الرئيسي لنا هو العمل الجماعي المشترك لخضاعة التنمية العربية واستدراج سيئاته السيد النقيز العربي في صناعة النقل البحري على مدى قرن فثبت وما إلى إليه الوضع الحالي كما طالب سيادته بالتوصل إلى خطة عمل والتفكير في الموضوعات التي تفتق النقل مشترك في صناعة النقل البحري لكل والتي توفر الكثير من فرص العمل العربي من شأنه أن يشاء طاهر..

بدأت الاجتماعات برئاسة السيد اللواء عواد المعايطة مدير عام مؤسسة المواشي الأردنية وإعتبر اتحاد المواشي البحرية



الخاصة بإنشاء الهيئة العربية لتصنيف السفن في إطار جامعة الدول العربية وتكليف الهيئة الفنية للنقل البحري بالتعاون مع الإتحاد العربي للتأهيلين البحريين بوضع التفاصيل والخطوات اللازمة لهذا التكليف بما في ذلك التطبيقات المالية اللازمة وطبقاً للبيانات الحديثة عن الأسطول العربي والتدقيق مع شركات الملاحة العربية وذلك لرفعه للأسلحة الفنية على سفن زوار النقل العرب تمهيداً لاجراء على المجلس في دورته القادمة في نوفمبر 2005.

منوعات فرنسية

معالجة بسيطة وإقتصادية لمياه الصرف

تم تطوير نظام OXYLAG من قبل شركة OXYLAG Fluides et Automation الفرنسية. ويمثل هذا النظام تكنولوجيا متطورة في مجال معالجة مياه الصرف لخدمة البديات الصغيرة والمتوسطة (هناك أكثر من ثلاثين مرجع في فرنسا وأوروبا منذ عام 1996). إذ تركز أهمية هذا النظام على



نوعه إلى البساطة الشديدة في الاستخدام، فبعد عدم وجود أدوات أو معدات كهربائية ولا يتبعه من عدم الاحتياج إلى عمليات صيانة معقدة فضلاً عن تمتع النظام ببساطة بسيطة للتشغيل الكهربائي. إلى جانب ذلك فإن تكلفة معالجة الرواسب منخفضة للغاية

حيث أنه يتم التخلص منها خلال أقل من عشر سنوات.

هذا ويرتكز نظام OXYLAG على مبدأ بحيرات التقنية التي يتم تهويتها من طريق ضخ الهواء (لا يعتمد هذا المبدأ على إقامة أحواض تنقية يتم خلالها استخدام جزئيات حية دقيقة للقضاء على المخلوقات عن طريق نظام الأكسدة). هذا وتستلزم عملية التنقية تنفيذ حفرة يصل عمقها إلى ثلاثة أمتار مع ضمان عملية التهوية عن طريق أجهزة رذاذ من شأنها تكوين حاجز من القمامات الصغيرة التي تتولى أمرين هما:

- ضمان تهوية فعالة لمياه الصرف المطلوب معالجتها
- توفير تيار هار حول قناة (ما يتيح لمياه الصرف التحرك بدون توقف والعودة أوتوماتيكياً إلى الحفرة الخاصة بعملية الأكسدة).

شركة Cousin Blotech ت طرح حلقة جديدة سهلة التعديل لتنظيف المعدة

لمعالجة البائدة المزمنة

قامت شركة Cousin Blotech الفرنسية بإنتاج وتسويق الحلقة الجديدة Bloring الخاصة بتنظيف المعدة والتي تتمتع بإمكانية ضبطها بناءً

على الطبيب. ومن ثم فهي موجهة لأزمة الطرق المتخصصة في مجال المعدة. إذ توفر طرق جديدة لمعالجة البائدة المزمنة. وفي إطار إنتاجها بشراكة مع كبار الجراحين، فإن هذه الحلقة المزنة الجديدة المصنوعة من السيليكون القابل للتمدد تتوافق مع جميع التقنيات الجراحية المستخدمة حالياً فهي تقدم حلاً لعدة كبير من المرضى نتيجة العمل على فحص كمية الأغذية التي يتم إمتصاصها وذلك في إطار أمان تام.

وتجدر الإشارة إلى أن الهيكل سابق التشكيل للحلقة الجديدة يساهم في سهولة تركيبها. فحلقة Bloring هي عبارة عن نظام منخفض الضغط. إذ أن نظام التمدد الواسع للحلقة يتيح مساحة إمتلاك هامة من شأنها ضمان أفضل معدل توزيع للضغط على جدار المعدة. كما أنه يعمل على خفض احتمالات التآكل أو الثقب. ومن جهة أخرى فإن نظام التمدد هذا يساهم أيضاً في تفادي حدوث أي إزلاق للحلقة.

أما بالنسبة لنظام الإغلاق، فهو بسيط وفعال. وهناك إمكانية إعادة فتح الحلقة لضبطها بناءً على الاحتياج. وقد تم تطوير قفل أمان خاص لتأمين ريب وحذاء الصلصة. كما تم توفير الحلقة الجديدة مع أربعة موديلات لوحدة الصلصة التي يتم زراعتها.

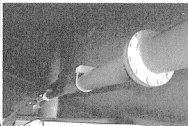
تدعم إدارة لوكسمبورج البحرية تقنية JULMD system

تدعم إدارة سجلات لوكسمبورج الإلكترونية بصورة رسمية مجموعة العلوم البيئية JULMD وذلك من خلال إهتمامها بجودة الأسطول الذي يرفع علم لوكسمبورج من طريق تشجيع مالكي السفن الذين يرغبون في تجهيز بتقنية JULMD.

أثناء إطلاق السفينة الثانية التي ترافع علم لوكسمبورج والمجهزة بتقنية JULMD system، قام السيد "جلوت" مفوض الشؤون البحرية للوكسمبورج بمقابلة الشركة الفرنسية التي تقوم بتسويق تقنية JULMD النظام الوحيد سابق الترخيص الذي يسمح باستعادة المواد الملوثة في كل أنواع الناقلات، في حالة الحوادث العرضية.

إن إدارة لوكسمبورج تدعم مالكي السفن التي ترفع العلم الوطني إلى دراسة إمكانية تزويد سفنهم بهذا النظام الفردي في نوعه، هذا بجانب وجود مناقشات مستمرة بوزارة الإقتصاد والتجارة الخارجية بهدف التوصل إلى إجراءات من شأنها الترويج لتركيب النظام.

ومنذ إطلاق الرحلة التسويقية في يوليو 2004، أصبحت لمجموعة العلوم البيئية JULMD عدة نشاطات: تم تجهيز 5 سفن وتنظيم شبكة عالمية من الوكلاء. وقد تضاعفت اتجاهات الطلب على هذا النظام وذلك بسبب سهولة



Rhodopas® Ultragreen

مجموعة متطورة من المواد اللدنة لهامات صديقة البيئة

إعتماداً على خبرتها في مجال تكثيف المركبات الكيميائية قامت شركة روديما عام 2001 بإنتاج Rhodopas® Ultragreen وهي



مجموعة جديدة من المواد اللدنة لهامات الزخرفية تدعم حماية البيئة مع جودة الأداء. وتستمر على روديما لتطوير هذه المجموعة مستخدمة على هذا النجاح التجاري لكي تستجيب للمتطلبات الخاصة ببعض الأسواق الأوروبية.

وتطرح شركة روديما منذ 2001 في السوق الأوروبية لهامات زخرفية صديقة للبيئة Rhodopas® Ultragreen، مركبات كيميائية مكثفة بدون مادة APEO وذات معدل بسيط من المركبات العضوية المتبخرة COV والمقصصة للمكونات التي بدون مذيب أو ملدن.

AdventCRM نظام جديد لإدواتك للقياسات الفوتوية

توصلت شركة ActiCam إلى إنتاج نظام AdventCRM وهو نظام جديد للقياس الفوتوي المتلف بشكل أوتوماتيك تماماً وبدون أي اتصال لأدلة عمليات الفحص والمتابعة فائقة السرعة لهيكل



السهارات أثناء تواجدنا على خطوط الإنتاج. وفي إطار الإشارة بكفاءات هذا المنتج الجديد، تعززت شركة Renault عام 2008 بشراء طراز آخر من نظام AdventCRM بحيث يكون أكثر كفاءة من النسخة الأولى التي تم إمتصاها. فتقني الوقت الذي كان الفحص الأولي يستغرق فيه بوحدة قياس واحدة من نوع (Intelligent Vision Device) IVD في

الموديل القديم الذي ستحصل عليه شركة Renault يستغرق بوحدة أربع وحدات IVD بهدف خفض أكبر لزمن الفحص. وتجدر الإشارة إلى أن AdventCRM من نظام قياس ثلاثي الأبعاد موجه لأدلة خطوط الإنتاج. إذ يسمح بإجراء قياسات للأبعاد الهندسية والمساحات بسرعة من خلال الأنظمة الحالية OMM. فبعد أن رفته تتراوح ما بين 800-50 ميكرون طبقاً لنوع الخامة وحجم القياس.



وزارة الاقتصاد

الشركة القابضة للنقل البحري والجوي

شركة المستودعات المصرية العامة

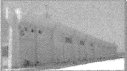
دعم الاقتصاد القومي = توفير أفضل الخدمات

الشركة الرائدة في مجال التخزين الجمركي منذ أكثر من خمسون عاما

ميناء الاسكندرية - ميناء الدخيلة - ميناء دمياط - ميناء السويس - ميناء سفاجا - مرسى توبيع



التخزين :-
تتصرف شركة المستودعات المصرية العامة أن تقدم خدماتها المتميزة والتي تتوجها بعقودها الفردية من حيث المساحة التخزينية المجهزة لاستقبال كافة أنواع البضائع والحاويات والسيارات والعمدة الثقيلة حيث تتوفر الشركة بكوارها المتكفصة والمدرية في هذا المجال .
تقوم الشركة بتخزين الحاويات المنوعة بالمساحات المجهزة أو تفريغ المضمول المخزن مع إعادة التفارغ فور التخزين بأسرع لا تتأخر كما تقوم بتخزين الحاويات الفارغة وإعادتها فور طلبها .



النقل :-
تمتلك الشركة أسطول نقل وأوناش رافعة وشوكو للتحميل والتفريغ ونقل البضائع من موقعها إلى المرسى المختلفة والعكس لمعظم أنحاء الجمهورية والشركة على استعداد لتقديم الخدمة من الباب إلى الباب كطلب العميل .



التخليص :-
تقدم الشركة خدماتها في مجال التخليص الجمركي .
لدى الشركة جهاز للتخليص الجمركي يتميز بالدقة والسرعة في الأداء ويقلل تكلفة .

التوريد :-
تقوم الشركة بأصل التوريد والتوريد للرسائل التي تتطلب ذلك بميناء دمياط باستخدام الأساليب العلمية الحديثة وذلك ببلاجة مجهزة على أعلى مستوى .

الشحن والتفريغ :-
لقيام بكافة أصناف الشحن والتفريغ للبضائع الصادرة والواردة .



تدير الشركة إيداع عام بالتبويرية (٢ ، ١) والتي يعد من أكبر الإيداعات بالجمهورية

تبلغ مساحة الإيداع العام ٤٨ فدان مقسمة إلى مغلان مخصصة لتخزين البضائع ، ومساحات مكشوفة لتخزين الحاويات والسيارات والبضائع ، ويقع الإيداع غرب مدينة الإسكندرية على الطريق الصحراوي الكيلو ٣٧ (بعد ٤ كم عن الطريق الصحراوي ، ٢ كم من ترعة التوبيرية ، ٢٥ كم من ميناء الدخيلة) ، يحتل بوقعه وسط شوكة مواصلات متحدة (مطار برج العرب ، مدينة العامرية ، خط سكك حديد ، ترعة التوبيرية ، المدينة الصناعية ببرج العرب) ، يقدم الإيداع جميع الخدمات التخزينية كخدمات التكميلية للمواصلات والبضائع الواردة والمصدرة والتفريغ ، وكذلك تخزين السيارات ، وتقديم خدمات التفريغ والغرز والوزن .
ويستغل الإيداع بالاسي : لجنة جمركية متكاملة ، إمكانية تجزئة الرسالة لأكثر من مرة ، موازين يسكن أرضي موصلة ٨٠ طن ، أنظمة أمنية مديرة على كافة عمليات التخزين ، المواقع مؤمن تأميناً كاملاً وذلك بوجود :-
شبكة إطفاء آلية تغطي جميع أرجاء الإيداع بمصدر تبادلي لتسيار من ترعة التوبيرية ، نقطة شرطة مستقلة ووحدة إسعاف ، تغطي الإضاءة جميع أرجاء الإيداع .



نرحب بالمسادة العملاء لزيارة الإيداع العام بالتوبيرية ك ٣٧ طريق الإسكندرية / القاهرة الصحراوي

للإتصال بالشركة : داخل باب ١٤ جمرك الإسكندرية - برقيها : جنهوس / إسكندرية

بريد إلكتروني : E-MAIL: gwegy@hotmail.com - صفحة الويب : WEB SITE: www.egywarehouse.com
تليفونات : (٤٨٠١٩٦١) - (٨٣٤٢٠٨) - (٤٨٠٢٦٠٣) - (٢١) : فاكس : (٤٨٠١٩٦١) - (٤٨٠١٩٦١) - (٢١) / (٤٨٠١٩٦١)

لزيد من المعلومات عن الإستثمار في مصر نلق على بوابة الإستثمار : www.investment.gov.eg



الشركة المصرية للتوريدات والأشغال البحرية ش.م.م

THE EGYPTIAN MARINE SUPPLY & CONTRACTING CO.E.S.C



عضو بالاتحاد العالمي لمواني السفن
"الإيسا"



(consup)

حاصلة على شهادة توكيد الجودة
"الأيزو ٩٠٠٢"

إخا

أردت الحصول على أعلى مستوى من الخدمات .
أردت الحصول على احتياجاتك من الأصناف ذات الجودة العالية .
أردت الحصول على أسعار متميزة .
فأفضل أن تتجه إلى (كونسب) رمز الثقة في التعامل .

لشباب الشركة

تقوم الشركة بتوريد كافة التجهيزات اللازمة للسفن من مأكولات طازجة وجافة ومشروبات وكذلك كافة احتياجات السفن من أدوات المطبخ والمكينات والأجهزة البحرية وقطع الغيار والغازات الصناعية ومهمات اللحام وتقديم كافة الخدمات واستيراد كافة ما يلزم من تموين السفن برسم الترانزيت والمناطق الحرة

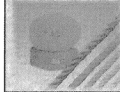
لشباب الأطقم

تقوم الشركة بكافة أعمال المرأشة اليدوية والميكانيكية والدهان والمعالجة الكيماوية بأحدث الأجهزة لجميع أنواع الهياكل المعدنية والصباهيج سواء للسفن أو للمصانع وشركات البترول وشبكات المياه في جميع مواني الجمهورية وداخل البلاد .

- أعمال المقاولات العامة والصيانة والدهانات للمباني والإنشاءات حيث أن الشركة عضو بالاتحاد المصري لمقاولي التشييد والبناء .
- جميع عمليات التبخير والتطهير ومقاومة الحشرات للسفن وداخل الشون والمخازن .
- تقوم بكافة أعمال الخدمات البحرية من حراسة وغسيل وكى ونظافة ونقل مخلفات السفن خارج المواني .

لشباب توريد المياه العذبة

تمتلك الشركة أسطول نقلات مياه مجهز لتوريد ونقل المياه العذبة لجميع السفن بمواني السويس والبحر الأحمر ومينائي بورسعيد وسيط وكذلك للمناطق النائية .



أعمال أشغال وخدمات بحرية

أعمال توريد المياه العذبة للسفن والمؤسسات بالمناطق النائية

توريدات و تموين سفن

شباب الشركة

فرع السويس والبحر الأحمر : عمارة مصطفى حزين بور توفيق - السويس
ت : ٢٢٠١٢٢ - ٢٢١٨٨٠ / ٠١٢ / فاكس : ٢٢٤٣٠٦ / ٠١٢ / ص.ب : ٢٢ - السويس
فرع بورسعيد : ش. الجمهورية والجبرتي
ت : ٢٤٥٦١٧ - ٢٢٠٦٢٢ - ٢٢٠٦٢٣ / ٠٦٦ / فاكس : ٢٢٠٦٢٤ / ٠٦٦ / ص.ب : ١٢٥ - بورسعيد
فرع دمياط : ت :- ٢٩٠٠٢٥ / ٢٩٠٠٥٧ / فاكس : ٢٩٠٠٥٧ / ٢٩٠٠٥٧

المركز الرئيسي : طريق الحرية - الإسكندرية
ت : ٤٨٧٠٥٥٠ - ٤٨٦٣٧٨٣ / فاكس : ٤٨٧٢٧٠٠ / ص.ب : ٢٠٢٥ - الإسكندرية
رقم بريدي : ١١٥١٧ / ص.ب : ٢٠٢٥ - الإسكندرية
فرع الإسكندرية والداخلية : (باب ٢٧) جمرك الإسكندرية
ت : ٤٨٠١٢١٩ - ٤٨٠٢٨٥٤ - ٤٨٠٥٢٣٤ / فاكس : ٤٨٠٢٥٦٤ - ٩٢٢ / ص.ب : ٩٢٢

براقياً :- كونسب على جميع مواني الجمهورية
البريد الإلكتروني :- CONSUP2@HOT.MAIL.COM

MORO SHIPPING LINE & FMT TOURS S.A.E



CAPT. FAROUK MORO
CHAIRMAN & CEO OF COMPANIES:
* MORO SHIPPING LINE
* FMT TOURS S.A.E



CAPT. MOHAMED MORO

VICE CHAIRMAN
DIRECTOR OF MORO SHIPPING LINE

OUR COMPANY OWNES FOLLOWING VESSELS:

- * M/V "FAROUK M"
- * M/V "MORO 1"
- * M/V "MORO 2"
- * M/V "MORO 3"
- * M/V "MORO 4"
- * M/V "MORO 5"



CAPT. TALAL MORO
VICE CHAIRMAN

DIRECTOR OF FMT TOURS S.A.E

OPERATING FROM ALL PORTS OF EGYPT TO:

- * EAST & WEST OF MEDITERRANEAN SEA
- * RED SEA
- * BLACK SEA
- * ADRIATEC SEA

ALSO

- * M/Y "CAPT. MORO" SPECIALIZED IN
DIVING SAFARI IN RED SEA



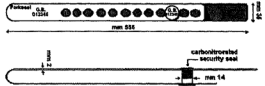
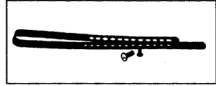
OUR FULL STYLE IS:

ADD : 5 EL NASR ST. ALEX EGYPT
TEL : +203-4840094 / 4831967 / 4837966 / 4837965
FAX : +203-4808588
MOB : +2012-1166372 - 1166374
P.O. : +2012-2150544 - 2136627 - 3183847
EMAIL: info@captmoro.com/moro@access.com.eg

ميناء السخنة

السييل الشوكة والترانسيت لتأمين نقل الترانسيت

بالتنسيق مع مصلحة الجمارك لتأمين نقل حاويات الترانسيت المنقولة براً بين جمرک السخنة والجمارك الأخرى سواء كانت الموانئ البحرية أو المستودعات العامة فقد حرصت إدارة ميناء السخنة على تأمين تلك الحاويات أثناء نقلها بالسيارات وأن وضعت سييل شوكة عبارة عن سبيكة من الحديد المصقول لغلاق أبواب الحاوية وفي نهايتها سييل صلب لإحكام غلقها هذا السييل يحمل علامة ميناء السخنة ومرفق وذلك تأمين نقل الحاويات أثناء الطريق وقد تم توزيع هذه السيول على توكيلات الخطوط الملاحية للتردية على ميناء السخنة لإستخدامها في نقل الحاويات الترانسيت، والإدارة العامة بجمارك السخنة أصبحت لا تسمح بخروج أي حاوية ترانسيت بدون هذا السييل الشوكة.



يوسف بطرس غاني



رشيد محمد رشيد

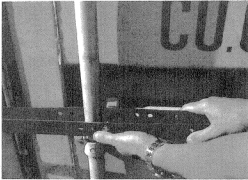


جلال أبو الفراح

طلب الإرسال المميكن وتحيز خطاب الضمان إلكترونياً

بالتنسيق التام والكامل مع مصلحة الجمارك سيتم خلال أيام إستخدام طلب الإرسال المميكن لتحاوالت الترانسيت المنقولة من ميناء السخنة إلى الموانئ الأخرى على أن تتم التجربة في أول

الأمميين الإسكندرية وميناء الإسكندرية توظف لتعميمها على مستوى الجمهورية. حيث سيتم ومن خلال النظام الآلي المميكن فور خروج آخر حاوية من طلب الإرسال إلى الجمرک التالي قبل وصول الحاويات على أن تقوم المتنافسة بمطابقة الحاويات التي تصل على طلب الإرسال ومع وصول آخر حاوية ميناء الوصول يقوم الموظف المختص بالضغط على أحد مفاتيح الكمبيوتر ليحرر خطاب الضمان آلياً في حسابات جمرک الإرسال على الفور دون إرسال مندوب ودون إرسال كعوب البريد أو البريد وذلك توفيراً للجهد والوقت والمساعدة في إستخدام خطاب الضمان في رسائل أخرى.



إجراءات الصادر المميكنة

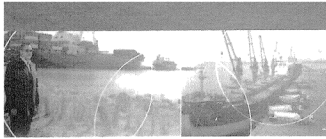
بالتنسيق التام بين مصلحة الجمارك وشركة تنمية ميناء السخنة تم تطوير البرامج الخاصة بإجراءات الصادر حيث تم تخصيص مكان الإنهاء من إجراءات الصادر داخل الميناء خارج الدائرة الجمركية تتم فيه عمليات التسجيل والمعاينة والكشف والتظهير الأمني قبل الدخول للدائرة الجمركية للتشوين تجهيداً للشحن ولم تستغرق تلك العمليات سواء دقائق معدودة طوال 24 ساعة ويقوم النظام بإستخراج تقرير يومي لكافة عمليات الصادر التي تتم يومياً والنظام جاهز لإرسال كافة البيانات آلياً للسلطة وزراة المالية والتجارة صباح كل يوم على مكاتبيهم.

مطلوب جيل جديد من الشباب لمصلحة الجمارك

في زيارة الأولى من نوعها قامت طلبة البكالوريوس شعبة الجمارك والمالية بكلية التجارة جامعة الإسكندرية بزيارة ميناء السخنة للوقوف على أحدث النظم الآلية للإجراءات الجمركية على أرض الواقع. ونحن إذ نشاهد السيد الدكتور وزير المالية والسيد الأستاذ رئيس للمصلحة في تبني هذا الشباب بعمل الدراسات المكثفة بمركز التدريب الجمرکی بالإسكندرية على نظم الإجراءات وإستخدام الحاسبات وشركة تنمية ميناء السخنة على إستعداد تام بالقيام بالتدريب العملي لن يتم ترشيحهم بميناء السخنة حتى تكون البداية لتبني جيل جديد لتتولى مسئوليات العمل بمصلحة الجمارك كأحد المستهدفات التي تسعى إليها الدولة.



الأستاذ محمد خليفة يوسط مجموعة من طلبة بكالوريوس شعبة الجمارك والمالية بكلية التجارة جامعة الإسكندرية أثناء زيارتهم لميناء السخنة



ميناؤ السخنة



مؤتمر منظمة الجمارك العالمية بتركيا من 27 إلى 30 أبريل World Customs Organization - WCO

منظمة الجمارك الدولية

المؤتمر السنوى لعام 2005 والمعرض المصاحب، بمدينة استانبول من 27-29 أبريل 2005



الأستاذ الدكتور محمد عبد الحامد مدير عام جمارك ميناء السخنة أثناء
الإلقاء كلمة الجمارك المصرية أمام المؤتمر

وأهم الموضوعات التي أثيرت في المؤتمر:

- 1- موضوع «الهوية الإلكترونية للاسلكية RFID Radio Frequency Identification: وفي إهمية تطبيق في أعمال الجمارك
- 2- موضوع شريحة البطاقة الذكية Intelligent Card: يعتمد الشركات ذهبت إلى أنه من الممكن تطوير شريحة إلكترونية (بطاقة ذكية Intelligent Card) يتم تركيبها بالحاويات Container.
- 3- موضوع النموذج الجديد لبيانات الجمارك New Data Model for Custom
- 4- الشمرح نحو إطار موحد يتفق عليه عالميا لنظومة معلومات الجمارك.
- 5- موضوع «نقطة البيانات Origination Point Data Entry: مسئولية نقطة المنشأ في تسجيل البيانات المبدئية على البطاقة الذكية أو الهوية اللاسلكية وذلك لحل مشكلة التلاعب في شهادات المنشأ.



وفد شركة تنمية ميناء السخنة مع وزير النقل التركي

5- موضوع تقييم قيمة البضاعة Goods Valuation: من خلال استخدام بيانات المنشأ المتاحة إلكترونياً، سواء يتم تسجيلها على بطاقة الهوية اللاسلكية أو البطاقة الذكية أو من خلال الرجوع إلى قاعدة بيانات جهة المنشأ وهذا بالطبع سيفرض ضغوط على نقاط المنشأ وشركات النقل والشحن لتسجيل البيانات عن البضاعة وتكلفتها وتكلفة الشحن والنقل بشكل كامل وسريع ودقيق.

الجمارك من خلال الغير Out-Sourcing
9- المفاجأة الأولى: ظهور الصين في مثل هذا المؤتمر بشكل جيد وعرض الشركات الصينية أحدث صناعاتها لأجهزة الكشف بالإشعاع وما يتعلق بها من برمجيات الحلب الآلى.
10- المفاجأة الثانية: ظهور دولة موريشوس بمظهر طيب حاز على إعجاب الجميع من خلال تجربتهم في تطوير العمل الجمركى



ويمكنه والتركيز على الموارد البشرية بكافة الوسائل لنجاح مشروع التطوير.
11- المفاجأة الثالثة: إعجاب بالعرض المشترك لشركة تنمية ميناء السخنة وشركة مصرية لتكنولوجيا المعلومات عن التطوير الجمركى بميناء السخنة.

لمعايير بيانات الجمارك Custom Data Standards.
7- موضوع تحليل المخاطر Risk Management: إهتمت كل شركات تكنولوجيا المعلومات بهذا الموضوع الذى كان سيد المؤتمر وعرضت كل شركة نظامها بشكل مختلف ولكنها تتفق في النهاية على هدف واحد.
8- تطبيق مبدأ تنفيذ أعمال

xxxxxxx



آخر أخبار هيئة قناة السويس



استقبل السيد الفريق/ أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس وفد رفيع المستوى من ممثلي مجموعة إيفر جرين مصر مكتبه، وفي اللقاء تحدث السيد الفريق/ فاضل عن إمكانية غاطس 62 قدم العالي للمجرى الملاحي للقاء باستيعاب جميع أجيال سفن الحاويات حتى القرن القادم.

تدريب رابطة السفن والناقلات العملاقة على الإبحار في الممرات الملاحية الضيقة

أعلن الفريق/ أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس أن الهيئة أطلقت مبادرة عالمية لتدريب رابطة السفن والناقلات العملاقة على الإبحار في الممرات الملاحية الضيقة قناة السويس وغيرها من القنوات والمضايق البحرية وأن البرنامج التدريبي الذي تشمله هذه المبادرة والذي يجري تنفيذه على جهاز الحاكي الملاحي بمركز الماكلة في هيئة قناة السويس بالإسماعيلية يتضمن مهارات الإبحار في قناة السويس والممرات الملاحية الضيقة تحت كل الظروف الجوية

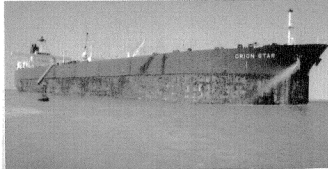
الفريق فاضل يهدي ممثل مجموعة إيفر جرين مصر الميدالية التذكارية ويبينها السيد الأستاذ بهاء بدر وكيل خط إيفر جرين مصر



استقبل السيد الفريق/ أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس الأميرال ALAN WEST رئيس أركان القوات البحرية البريطانية. وفي اللقاء تم بحث سبل التعاون بين هيئة قناة السويس والسفن البريطانية.



السيد الفريق/ أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس إستقبل وفد أعضاء سلطنة عمان والذي تم في اللقاء بحث سبل التعاون لمرور الغاز العماني عبر قناة السويس، وفي نهاية اللقاء أهدى الفريق/ فاضل هدية تذكارية لرئيس الوفد.



ناقلة البترول الليبيرية (ORION STAR) أثناء عبورها قناة السويس قادمة من أمريكا ومتجهة إلى السعودية وتبلغ حمولتها الساكنة 305783 طن.



سفينة الحاويات الدانماركية (REGINA MAERSK) أثناء عبورها قناة السويس قادمة من إيطاليا ومتجهة جنوباً إلى ماليزيا، وتبلغ حمولتها الكلية 82731 طن.

مششور 2004/5

بشان رسوم عبور ناقلات البترول الخام المحملة جزئياً بتفريغ جزء من حمولتها في مستودعات السوميد بالسخنة

مششور 2004/7

بشان تخفيض رسوم ناقلات البترول العملاقة القادمة من أمريكا ومتجهة إلى الخليج العربي

المادة الأولى
يعدل المنشور 435615 بشأن تخفيض رسوم عبور الناقلات الفارغة القادمة من أمريكا ومتجهة إلى الخليج العربي ليصبح:
• يتم منح التخفيضات التالية على رسوم العبور (لناقلات البترول العملاقة الفارغة ذات الحمولة الساكنة 200 ألف طن فأكثر):
أ - الناقلات القادمة من موانئ الخليج المكسيكي تمنح تخفيضاً قدره 35% من رسوم العبور المحلية.
ب - الناقلات القادمة من موانئ منطقة الكاريبي وموانئ الساحل الشمالي لأمريكا الجنوبية تمنح تخفيضاً قدره 40% من رسوم العبور المحلية.
المادة الثانية
يبدأ العمل بهذا المنشور اعتباراً من 1 / 2 / 2005.

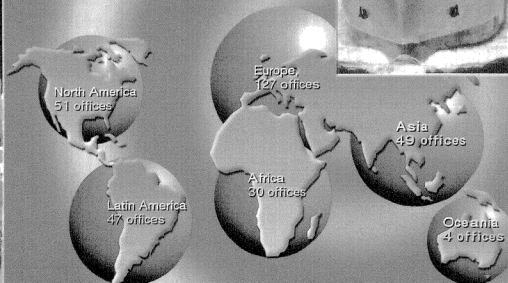
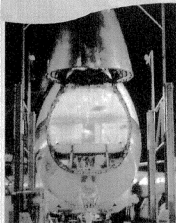
المادة الأولى
يلغى المنشور 96/8 ويستبدل بالآتي
أ - تدفع الناقلات رسماً قدره 83 سنتاً أمريكياً عن كل طن متري من البترول الذي تحمله.
ب - تحتسب كمية البترول التي تحملها الناقلات في عبورها للقناة عن طريق خصم الكمية التي تم ضخها في السوميد من إجمالي كمية الشحنة المدونة في قائمة البضائع وسند الشحن.
ج - الحد الأدنى لرسوم العبور لرحلة الشمال المحملة هو 190 ألف دولاراً أمريكياً.
المادة الثانية
يتم تطبيق المنشور 96/8 بشأن القاطرات المصاحبة للسفن العابرة والمنشور 2003/4 المطبق.
بشأن الرسوم الإضافية للوصول بعد اليوم المحدد للوصول الناقلات على الناقلات التي تحمل قائمة من السوميد بعد تفريغ جزء من حمولتها فيه.
المادة الثالثة
يبدأ العمل بهذا المنشور اعتباراً من 1 / 2 / 2005.

AFIFI

WORLD TRANSPORT

agafy's

PANALPINA
on 6 continents



HEAD QUARTER



Services Offered in

IMPORT & EXPORT

Arrange of Air-and Oceanfreight-shipments from almost anywhere in the world under complete supervision.

Coordination and handling of Crosstrade-shipments for customers in Egypt

PROJECT-AND-PLANT-TRANSPORT

Worldwide coordination, arranging and transportation of project and entire Plants up to jobsite. Controlling and monitoring of cargo from Egypt and also from suppliers located overseas.

IT-EDP

Panalpina does operate its own worldwide communication-network.

17, PORT SAID STREET-ELSHATBI-ALEXANDRIA-EGYPT.

e-mail: mail@afifiworld.com

web site: www.afifiworld.com

TEL: +2(03)5905730

+2(03)5928123

FAX: +2(03)5923797

+2(03)5901521



د. محمد عوض



السيد الوزير الدكتور حسن يونس



د. محمد عوض

ومن أجل عملاء شركة جنوب القاهرة لتوزيع الكهرباء تم إنشاء إدارة الأعمال الخارجية

تدلىنا الوقائع أن قرار السيد الوزير الدكتور حسن يونس - وزير الكهرباء والطاقة - بإعادة هيكلة شركة القاهرة لتوزيع الكهرباء... لشركتي جنوب القاهرة لتوزيع الكهرباء، وشمال القاهرة لتوزيع الكهرباء. قرار صائب وله نتائج إيجابية، ويؤكد المهندس محمود سامي سلطان رئيس مجلس إدارة شركة جنوب القاهرة لتوزيع الكهرباء أن السادة المشتركين قد شعروا بذلك حيث تحسنت الخدمة عن ذي قبل... كما يتم الإستجابة الفورية لطلبات المشتركين... وخلق نوع من التنافس بين الشركتين أدى لتقدم ملحوظ في نسبة التحصيل

من أجل عملاء شركة جنوب القاهرة لتوزيع الكهرباء برئاسة المهندس محمود سامي سلطان تم إنشاء إدارة الأعمال الخارجية وهدفها: تقديم أفضل التصميمات، بأفضل المواصفات وبأقل الأسعار في أقل مدة تنفيذ. إنها خدمة جديدة مع الشركة الرائدة في مجال كهرباء مصر حيث تقوم بعمل الآتي

- 1- الدراسات والتصميمات الكهربائية وإعداد كراسة الشروط والمواصفات للتجمعات والقرى السياحية والمصانع والمباني السياحية والمصانع والمطروحات الإستثمارية .
- 2- تنفيذ الأعمال التي تخص شبكة الكهرباء حتى الإستلام التام للتجمعات العمرانية والقرى السياحية والمصانع والمطروحات الإستثمارية

* أعمال كهربائية

* أعمال مدنية

3- عمل القياسات والدراسات اللازمة لتحسين معامل القدرة مع تركيب المكثفات لهذا التحسين.

4- عمل القياسات والدراسات للتوقيعات مع تركيب الفلاتر اللازمة.

5- تقديم الدراسات الفنية للإستخدام الأمثل لترشيد الطاقة الكهربائية والحد من الهدر.

6- إجراء صيانة دورية وكذلك إجراء إختبارات لتحديد اعمال وإصلاح

* غرفة المحولات

* لوحات توزيع جهد متوسط

* لوحات توزيع جهد منخفض

* كابلات

* محولات

7- دراسة تحسين نظام التغذية وعمل التصميمات اللازمة لمواجهة أفعال الشبكة

8- تنظيم دورات تدريبية للمسؤولين عن الكهرباء من عملاء الشركة في أعمال الصيانة وتشغيل لوحات التوزيع للجهود المتوسط والمنخفض والمحولات وأجهزة الوقاية

عملائنا الكرام

نحن نضع أمامكم كافة الإمكانيات الهائلة والخبرة العريقة بشركتنا

لمزيد من المعلومات والإستفسارات نرجو الإتصال بالإدارة العامة للتسويق

مع تحيات العلاقات العامة
شركة جنوب القاهرة لتوزيع الكهرباء

تليفون وفاكس: 5778974 - 5778517

أخبار من فوق السحاب



زيادة الخطوط المتجهة للقاهرة

قامت شركة الطيران الألمانية (هياج فلاي) بدراسات تسويقية أكدت أن السوق المصرية تعد من أهم الأسواق في الشرق الأوسط إقتصادياً وسياسياً، ولذا أعلنت الشركة زيادة طائراتها على الخطوط المتجهة إلى القاهرة بدءاً من زائد حجم الطلب على الرحلات بنسبة كبيرة في السنوات الخمس الأخيرة، وتتميز هذه الشركة بأسعارها التنافسية التي لا تقارن بأسعار الشركات الأوروبية الأخرى.

زيادة أسعار تذكر السفر

طبقت الشركة القابضة لعمير للطيران الزيادة الجديدة لأسعار تذكر السفر بواقع 15 دولار على الرحلات المتجهة إلى دول جنوب شرق آسيا والأمريكتين، و10 دولارات على الخطوط الأوروبية والأفريقية والشرق الأوسط ودول الخليج، و3 دولارات على الرحلات الداخلية بالنسبة للسائح الأجانب، وتأتي هذه الزيادة لمواجهة الزيادة الكبيرة التي طرأت على أسعار الوقود.

كاميرات الكترونية جديدة

قامت إدارة سلامة وأمن الطيران المدني الأمريكية بزراعة أجهزة من الكاميرات الإلكترونية التي تشمل 24 ساعة في جميع صالات السفر والعودة بمطار دالاس الدولي الذي يعد رابع أكبر مطار في الولايات المتحدة وأكثرها ازدحاماً بالساكن، ويتكلف هذا النظام 220 مليون دولار ومن المتوقع أن يعمم على كافة المطارات الأمريكية.

خدمة جديدة للبرطانية

تبدأ الخطوط الجوية البريطانية اعتباراً من 22 أكتوبر القادم خدمة جديدة لعملائها وذلك عن طريق رحلاتها التي تقسم لأول مرة إلى شرم الشيخ والغردقة، وستكون 3 رحلات أسبوعياً من مطار جاستونك في لندن إلى شرم الشيخ وممرتين أسبوعياً إلى الغردقة.

إلغاء ديوان الطيران السوداني

أعلن على يد تميم وزير الطيران السوداني أن شركة إيرباص لتصنيع الطائرات ألغت ديواناً قيمتها 45 مليون دولار، كانت شركة الخطوط الجوية السودانية مدينة بها، وذلك مقابل حصول إيرباص على جميع العقود التي تزمع الشركة السودانية إبراسها لشراء طائرات جديدة.

عزاء واجب

أسرة تحرير المطلة
تشارك أسرة المطلة له ياني الله



الحاج / عبد الملك إسحاق عبد الله
رئيس مجلس إدارة فيرتانس للملاحة
إلهما الأثرى السويدي لوفاته
داعين الله أن يتقبله برحمته

عزاء واجب

أسرة تحرير مجلة إترناشونال
تتأسر

المهندس / رمضان محمود
رئيس شركة بيجون للمصانع الملاحة
في وفاة والد زوجته
لتفديده الرحمة وللأسرة الصبر والسلوان

سوريا تتسلم لواء الدورة الـ 13 لوزارة الجوى

ولتعزيز التعاون في النقل الجوي

مصر و13 دولة توقع إتفاقية "الأسكوا"

وقعت مصر و13 دولة من الشرق العربي وغرب آسيا إتفاقية الأسكوا الخاصة بالتعاون في مجال النقل الجوي لتعزيز التعاون المشترك في مجال النقل الجوي، وزيادة حركة التجارة البينية، ودعم الأساطيل التجارية الوطنية في الدول الأعضاء، وتهدف الإتفاقية إلى تطوير اللوائح وحماية البيئة البحرية، والرقابة الدولية على حركة السفن والتدريب ورفع كفاءة العاملين بهذا القطاع المينوي، يأتي ذلك في إطار دفع التكامل بين دول الشرق العربي في المجالات الاقتصادية والتنموية، وشدد الدكتور عصام شرف وزير النقل على دور الأسكوا في دعم التنمية الشاملة، وزيادة حركة الإصلاص الإقتصادي ورفع مستوى المعيشة بين شعوب المنطقة.

We offer weekly consolidation services from Egypt to 300 destinations world-wide with receiving stations at Cairo & Alexandria. Your small shipments are our business.

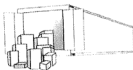
VESSEL	VOYAGE NO.	ETS ALEXANDRIA
MIRIAM BORCHARD	289	28/05/2005
RUTH BORCHARD	905	04/06/2005
CHARLOTTE BORCHARD	231	11/06/2005
JUDITH BORCHARD	663	18/06/2005
MIRIAM BORCHARD	291	25/06/2005

FOR INFORMATION AND BOOKING:

11 Dr.Kamel Morsy St., El shatby, Alexandria
Tel: (03)5914696 Fax: (03) 5900193
Persons to contact: Mohamed Gabir 010/5076444
Email: mgebril@egytrans.com.eg



EGYTRANS LCL SERVICE
Now operating from Alexandria & Port Said
Export your cargo to all Corners of the globe (and SAVE MONEY too)™



أخبار الهرم الرابع



دكتور القمر الصناعي الذي يحمل أمال العالم

تنظم مركز القبة السماوية العلمي بمكتبة الإسكندرية محاضرة عن «كبر القمر الصناعي الذي يحمل أمال العالم» تحدث فيها مبتكر فكرة «كبر»، العالم الفرنسي جان بارك فيليب عضو الأكاديمية للأوربية للعلوم والفنون والآداب، دارت المحاضرة حول كبر القمر الصناعي الذي إختارته منظمة اليونسكو ليكون «مشروع القرن الواحد والعشرين»، وهو قمر صناعي سيطلق في نهاية عام في الفضاء الخارجي حامل على متنه وسائل من الإنسانية، وبعد رحلته 2007 اليوم، وهذه الرسائل ستكون ضمن مشروع جماعي يتوجه إلى كل إنسان يعيش في هذا العالم، ويدعو إلى الكتابة عن حياته، معبراً عن أفكاره، وتعبيره، وأمله وخافوه، وتوقعاته، يستطيع كل إنسان أن يأخذ الكلمة ليسجل على مسامحة لا تزيد عن أربع صفحات، ويكمل حريته، رسالته باللفة التي يراها.

عقب إطلاق القمر في مداره، حاملاً كل الرسائل كما هي، وبعد أن يتم نسخها وحذف أسماء كاتبها إليه، تخضع هذه النسخ إلى تحليل لغوي وإحصائي، فيصبح هذا العمل مرآة تعكس النسخ ومساهمين وصور مقارنة مع النسخ المختلفة، مما يساعد على إثراء الحوار بين الثقافات في محاولة للرد على أسئلة مثل: «من نحن؟» و«كيف صنعنا، بدءاً من اليوم، علماً أكثر تشافهاً»، يجسد مشروع «كبر» عملاً هادفاً كجسور الحوار بين الثقافات المختلفة وطرح نموذج إلقاء حقيقي بين سكان العالم، وحماية كوكب الأرض تحت حتمية الحياة على سطحه.



دعوة للشباب من الجنسين لدورة تدريبية هامة

ينظم مركز الدراسات والبرامج الخاصة بمكتبة الإسكندرية برنامجاً دراسياً تدريبياً تحت عنوان «إتجاهات حديثة في تطوير التعليم والمحافظة على البيئة»، ويشير الدكتور محمد الفلاح رئيس المركز أن هذا التدريب يشمل مجموعة من المحاضرات والفعاليات والزيارات التي تهدف إلى تنمية حب المعرفة والتعليم الذاتي وتوسيع المدارك لدى الشباب، حيث أن الشباب المشاركين يتلقون مقرراً يدرس لهم إلكترونياً عبر الإنترنت (التعليم عن بعد) ويهتم فيه المركز بتقديم تعريفات عن البيئة وأهم قضاياها مع أسس حياتها. ومكتبة الإسكندرية إذ تدعم الشباب من الجنسين للمشاركة بهذه الدورة التدريبية الرامية، على أن يكون سن المتقدم (19-34) سنة وعلى معرفة جيدة باللغة الإنجليزية والكسبيوتر والإنترنت، وذلك كل يوم سبت في تمام الساعة الخامسة مساءً بالقاعة الشرقية بمرکز المؤتمرات بالمكتبة.

سوزان مبارك تشهد ختام معسكر السلام بمكتبة الإسكندرية

شهدت السيدة سوزان مبارك حرم رئيس الجمهورية ورئيس مجلس أمناء مكتبة الإسكندرية بالمكتبة فعاليات ختام المعسكر الدولي الثاني للسلام الذي أقامته منظمة الشعوب للشعوب الدولية للمرة الثانية بجمهورية مصر العربية، حيث كانت المكتبة الدولية الإسكندرية إحدى محطات توقيف المعسكر الذي يضم أكثر من 60 شاب وشابة من أمريكا الشمالية والجنوبية وشمال أفريقيا وآسيا والشرق الأوسط وذلك لانشاش وتعزيز فكرة الحوارات السلمية بين الشعوب.

YANG MING LINE 陽明海運股份有限公司



** LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS INDIAN CONTINENTAL / FAR EAST / USA WESTCOAST AND JAPAN PORTS JUNE 2005

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT
MM YV PROMINENCE	20E	01/06/05	PSD
MM EMPRESS SEA	44E	04/06/05	PSD
MM CHISWICK BRIDGE	15E	04/06/05	PSD
MM GOLRY BRIDGE	71E	06/06/05	PSD
MM AUSTRALIA BRIDGE	26E	08/06/05	PSD
MM SAN PEDRO BRIDGE	42E	11/06/05	PSD
MM GOLDEN GATE BRIDGE	15E	11/06/05	PSD
MM YV LONGEVITY	71E	13/06/05	PSD
MM SCI MAHIMA	07E	15/06/05	PSD
MM EMPRESS HEAVEN	35E	18/06/05	PSD
MM YV BREMEN	17D	18/06/05	PSD
MM YV OCEAN	71E	20/06/05	PSD
MM GEORGE WASHINGTON BRIDGE	77E	22/06/05	PSD
MM GENOA BRIDGE	14D	25/06/05	PSD
MM YV SHANGHAI	79E	25/06/05	PSD
MM YV GALAXY	52E	27/06/05	PSD
MM CMA CGM CAROLINA	02E	29/06/05	PSD

LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS WEST BOUND

JUNE 2005

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	ROUTATION
MM YV LONGEVITY	71W	04/06/05	PSD / GOA / LIV / PSD
MM EMPRESS HEAVEN	35W	04/06/05	NAP / GOA / FOS / BCL / VLC
MM YV YANTIAN	79W	11/06/05	NAP / GOA / FOS / BCL / VLC
MM YV OCEAN	71W	11/06/05	PSD / GOA / LIV / PSD
MM YV GALAXY	52W	18/06/05	PSD / GOA / LIV / PSD
MM EMPRESS DRAGON	44W	18/06/05	NAP / GOA / FOS / BCL / VLC
MM RIALTO BRIDGE	12W	25/06/05	NAP / GOA / FOS / BCL / VLC
MM YV COMFORT	79W	25/06/05	PSD / GOA / LIV / PSD

LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS NORTH CONTINENTAL PORTS.

JUNE 2005

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	ROUTATION
MM CMA CGM CAROLINA	02W	05/06/05	BCN / FXT / RTM / HAM / GOA
MM GENOA BRIDGE	13C	06/06/05	RTM / HAM / FXT / ANTNP / PSD
MM CYPRESS BRIDGE	34W	07/06/05	PSD / RTM / FXT / HAM / LEH
MM EVER GENTLE	24W	12/06/05	BCN / FXT / RTM / HAM / GOA
MM AKINADA BRIDGE	18C	13/06/05	RTM / HAM / FXT / ANTNP / PSD
MM BAMBOO BRIDGE	33W	14/06/05	PSD / RTM / FXT / HAM / LEH
MM INDIA LOTUS	24W	19/06/05	BCN / FXT / RTM / HAM / GOA
MM YV CHICAGO	14C	20/06/05	RTM / HAM / FXT / ANTNP / PSD
MM YV PLUM	37W	21/06/05	PSD / RTM / FXT / HAM / LEH
MM YV PROMINENCE	21W	25/06/05	BCN / FXT / RTM / HAM / GOA
MM YV GREEN	31W	28/06/05	PSD / RTM / FXT / HAM / LEH

LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS FAR EAST / EAST MED PORTS. JUNE 2005

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT
MM YV SKY	23W	08/06/05	PSD
MM JIN YUN HE	28W	15/06/05	PSD
MM HUA YUN HE	05W	22/06/05	PSD
MM YV PEOPLE	19W	29/06/05	PSD

مكتب بروسيد: ١٢ شارع الجمهورية تليفون: ٠١٦/٣٥٩٨٨٥ - ٠١٦/٣٥٩٧٧٥ - فاكس: ٠١٦/٣٣٦٦١٥
مكتب مديان بجوار شركة الحاويات تليفون: ٠٥٧/٢٢٠٢١١ - ٠٥٧/٢٢٠٢١٢
الفرع: القاهرة - بورسعيد - السويس

الإسكندرية: ٢ شارع فرانك عاده / المسلة، محطة الرمل / ٠١٨٦٢٥٠٠ - ٠١٨٦٢٥٠٠ - ٠١٨٦٢٥٠٠

فاكس: ٠١٨٦٢٥٠٠ - ٠١٨٦٢٥٠٠ تليفون: ٠١٨٦٢٥٠٠ - ٠١٨٦٢٥٠٠



ودائرة حوار حول تفسير ما تضمنته بنود إتفاقية قطاع النقل البحري مع البنوك المصرية لتوفير تسهيلات مصرفية وإئتمانية للقطاع الخاص في مجال النقل البحري

إعداد/ ياسمين عبد المجيد



نبرالآن مصر بمرحلة دقيقة على كافة المستويات الاقتصادية والسياسية، فالعالم يوجع بالتغيرات الحادة التي أعادت تشكيل خريطة العالم. وفي الوقت الذي يلغ فيه أداء غرف الملاحة درجات من النضج بدأت تلتل رقعة الحكومة تستشيرها في العديد من الأمور بل وتنفذ الكثير من مقترحاتها.

وبالفعل تفوقت غرف الملاحة بجهودها المشترك مع قطاع النقل البحري حيث تم على أثرها تطبيق إتفاقيات مع عدد من المؤسسات المصرفية المصرية في مصر ويتوقع توفير أدوات تمويلية تناسب الاحتياجات الإستثمارية لقطاع النقل البحري ما تسهم في تحقيق قفزات للإقتصاد المصري نحو مزيد من التنمية، ثم ألقى اللواء شيرين حسن رئيس قطاع النقل البحري كلمت نيابة عن الدكتور عصام شرف وزير النقل إستعرض فيها مجالات الإستثمار المتاحة

من هنا وفي إطار التعاون بين غرف الملاحة وقطاع النقل البحري تمت غرف الملاحة المصرية الأربعة 'غرفة ملاحية الإسكندرية، غرفة ملاحية بورسعيد، غرفة ملاحية السويس والبحر الأحمر، غرفة ملاحية دمياط' جميع العاملين بجماعات النقل البحري وكافة قطاعات النقل البحري وممثلي الشركات والبنوك لحضور عرض شامل لبنود إتفاقية قطاع النقل البحري مع البنوك المصرية لتوفير تسهيلات مصرفية وإئتمانية للقطاع الخاص.



البنوك المصرية لتوفير تسهيلات مصرفية وإئتمانية للقطاع الخاص في مجال النقل البحري بالتنسيق مع هيئة الإستثمار وأضاف أن إلى أن غرف الملاحة تعمل على زيادة معدلات التنمية وتطبيق الإدارة الإلكترونية التي بدأها ميناء السفينة كما أن هناك إتفاق مع البنك الدولي لتسهيل وتطبيق أسلوب لاندلورد مع بقاء الخبراء بصلة مستمرة.

مشيراً إلى المصالاة الجديدة والفرصة لتوفير التمويل اللازم لإنشاء مشروعات بقطاع النقل البحري من البنوك المصرية في إطار التعاون مع القطاع الخاص ومن هذه البنوك...
البنك الأهلي المصري - بنك مصر الدولي - البنك التجاري الدولي - بنك إسكندرية التجاري البحري - البنك الوطني المصري - البنك الأهلي سويسيتي جنرال وقد أكد أن هدف القطاع الأساسي هو تحسين الخدمات بالوانى المصرية.

حيث زادت كمية الحركة العابرة لقناة السويس إلى 13.2% تلى ذلك نمو في عدد الحاويات بما يفوق كل التوقعات السابقة بمراحل كثيرة بل لأكثر من 13.2% صاحب ذلك زيادة في أعداد السفن العابرة للقناة، وبالتالي زيادة عدد السفن الموجودة في الموانئ وزيادة في حركة الركاب والبضائع والحاويات مشيراً إلى أن هذه الزيادة حوالي 75 مليون طن عام 2003 إلى 82.2 مليون طن عام 2004 إضافة إلى خط سويسد 215 مليون طن و13 مليون في الموانئ البترولية والموانئ المتخصصة وأضاف أن هذه الكميات من الزيادة رفعت عدد السفن الموجودة في مصر إلى حوالي 32 ألف سفينة مشيراً إلى وجود مشروعات عملاقة بما يمتد إلى الإسكندرية ودمياط مما يستوجب تأخر السفن أو قلة عدد السفن أو الصلاحيات المتداولة ولكن على العكس فإن تقرير البنك الدولي يؤكد أن ما حدث في مصر من زيادة في عدد الحاويات في الفترة الأخيرة يعد تحول غير مسبق وإستعرض إتفاقية قطاع النقل البحري مع



وقد إستعرض الأستاذ سعيد أحمد على رئيس غرفة ملاحية السويس والبحر الأحمر نيابة عن المهندس حسان لبيطة رئيس غرفة ملاحية الإسكندرية بعض الأهداف الإستراتيجية لغرف الملاحة مشيراً إلى سعيها الدائم لتحقيق النجاح على كافة المستويات خاصة نحو:
1- المساهمة في تنفيذ خطط الإنقاذ بمعدلات الأداء بالوانى المصرية للوصول للمعدلات العالمية.
2- إرساء تعريفات مقابل الخدمات التي تؤدي في الموانئ لممثل على الأمانة المقبول لأداء الخدمات ومن ثم تركيز الشركات على عنصر الجودة أكثر مما تركيز في حرب الأسعار.
3- الإهتمام بكافة سبل تطوير الأسطول التجاري المصري.



الاسطول الوطني في مواجهة التحديات

عيسى مائدة النادى الدولى للبحارة

يعد النقل البحري أحد أهم كينانات النقل الموجودة ولكن الإكسلسير في هذا المحيط ونحن قفزة فيه؟

إجمالى حجم تجارتنا ليست بالقدر الجائر بالنسبة لإجمالى حجم التجارة العالمية. هنا تكمن المشكلة فعندما نتحدث عن ضرورة وجود (اسطول وطنى قوى فائتا لا بد ألا نوفر المئات الملازم لنمو هذا الاسطول، وحيث أن التجارة هي السبب الرئيسى لوجود النقل والصناعة هي السبب الرئيسى لوجود التجارة والزراعة هي السبب الرئيسى لوجود الصناعة، فإنه يتعين علينا أن نتعاون جميعاً هيئات ووزارات ومؤسسات ورجال أعمال من أجل أن يقتل البناء لرفع مستوى الاقتصاد المصرى.



دكتور / احمد عبد الحافظ (يمين) / عاصف مازوى (يمين) / نواز بقرى / عاصف السيد احمد

بدعوة من النادى الدولى للبحارة ومن مستقبل الاسطول الوطنى المصرى ووسط حضور لغير من المختصين ورجال النقل البحرى رؤساء مجالس إدارات الشركات وغرف الملاحة عقدت ندوة حول أسباب تدور الاسطول المصرى واقتراح بعض الحلول وذلك فى 11

مجلسه الخاص بالنادى المصري بالإسكندرية حيث استضاف النادى رجل من أعلام النقل البحرى شهد له الجميع بالخبرة والكفاءة وسد الأرى والفكره على السعى وراء تحقيق النجاح، هذا الرجل هو

الريان/عاصف مازوى رئيس الشركة القابضة للنقل البحرى والبحري يضع إصبعه على أهم نقاط الضعف التى تواجه الاسطول المصرى فى محاولة لتوضيح الصورة لجميع الحضور، وقد قام باستقباله الدكتور / احمد عبد الحافظ مدير

معهده الولوجستيات بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى والواء بحرى/عاصف السيد أحمد نائب رئيس إدارة النادى الدولى للبحارة بصفاته بالغة وقد أثمرت اللقاء معاصم السيد عن سعادت الباقية بهذا اللقاء متمنيا الوصول لأشياء فعالة لحل مشكلة

الاسطول المصرى مشيراً إلى ضرورة وأهميه وضع رؤيته وأخيه العالم قابلة للتطبيق لتكون النواة لبناء الاسطول المتطور ليصبح تجارة مصر الخارجية أو حتى جزء منها من وإلى العالم، ما يفتح فى فتح أسواق جديدة وخلق قيم مضافة إلى الاقتصاد المصرى مؤكداً أن المستقبل

النشود يحتاج إلى خبرة عريضة والشعور بدوب وأن الفضول والأمل هو سلاحنا لنوصلنا إلى نعمته وقام بتقديم التوجيه العزيم الذى عرف عنه الإخلاص والتفاني فى العمل وتغاضيه اليد والخبرة العريضة وفوق ذلك الشائقيه والوضوح والإيمان

ويعد أحد أساطين النقل البحرى فى مصر.

وقد استقبل الريان سرونى حديثاً قاتلاً موضوع اليوم والذي كنت فيما يسمى ندوة فى نقاش خاص مع ياسينى السيد الرئيس البحرى المصرى، ولا أنقصه كبرية جداً وإنشا فطره فى بحس كبير أو محيطة معينة.

بدأت ندوة الفكر منذ الأربعينات بدأت بفتح أسئلة كثيرة ومثيرات كثيرة، ثم حدثت المفرة الموقية.

الوضع الطبيعى أن الدول التى تمتلك التكنولوجيا والدول التى تمتلك الصلب والدول التى تمتلك الأيدي العاملة والدول التى تمتلك سبيلك الوضع بصورة معينة من حيث استثمرت الدول الغنية.

هذه نقط أبع أن أثيرها قبل التكلم مع أسطولنا البحرى ونقول أن 70% من متوقع من الاسطول العالمى سيبقى فيما يسمى بدول المثلث الأصف (كوريا والصين واليابان) والذين تمتد هذه الطفرة فى هذه الدول ثم جزء من بعد ذلك يعطى دول أوروبا جزء معين وأمريكا جزء آخر.

بدأت الدول المتقدمة فى صناعة السفن مثل كوريا والصين وأسفن أن أقول الهند بدأت تسمى فى هذا الإقليم فيما يسمى بالصناعات المصرية.

لم المتطورة البحرية وكيف تتشكل؟ بدأت على أساس نمو غير طبيعى فى التجارة واعتقد أن النمو العالمى فى التجارة يبلغ 3.6% سنوياً وقدر أن هناك اتجاه زيادة فى هذه النسبة.

تلقى دول وبلية أو عالمية أو كسما على كونى.

واضع ولكنها تبنى حركة تدعيم التجارة الدولية والأساطيل التابعة لهذه الدول وكما تعلمون بدأت تفتح أبواب جديدة أخرى حيث تشمل فى كبرى السفن لتسجل السفن التابعة للدول الفقيرة فتم البدء فى

التحرك حركة جماعية بتسميات التحرك (تأطرها الرحمة وأطرها العذاب) وهي على سبيل المثال I.M.O من الخطط الدولية البحرية بداية فى نواحي معينة بما يسمى (سلامة السير بالسفن فى البحر).

القواعد المنظمة بالتطوير، والجزء الخاص بحماية البيئة البحرية، كل هذه المسائل إنقلبت إلى تعليمات تقيد السفن الكبيرة فى السن

وبغير من المتطورة بما يفيد هذه صورة معينة، ونضع فى إمتبارنا رقابة دول الميناء وقواعد السلامة أصبحت تثل تصريف برقي مجاهر فى شكل السفن التى تتسرد على

الوانى.

فى الاسطول العالمى نجد أن أكثر من 42% من حجم الاسطول العالمى أصبح يتجهز سن 20 سنة، وهذا يعنى أن هناك إجهاد معين على القيد الموضوع على هذه السفن سواء كان من حيث التأسيس أو القيد الموضوع على السفن أو القيد الذى وضعته مجموعة ال I.S.O من حيث رقابة الدول على الميناء بالشرطة الجديدة أو الإقتضيات التى وضعت على هذا الأسطول المتأخر فى الولايات المتحدة وإنجلترا وأوروبا هذا يعنى أن هذه السفن فى 5 سنوات القلابة سيكون لديها العلف أن تقلى إلى التخرى وذلك لوجود طلب على الاسطول العالمى والطالب والمتطورة الجديدة تمنى إعادة إحياء بناء السفن فى الترسات البحرية.

فى أى الترسات البحرية يمكن أن تنمو هو أن يتحقق لها الوضع؟

أو -أ تخفيض منظومة النقل، وتصديق نمو في هذا النشاط، أو -الاستثمار في هذا النوع من هذا من شأنه أن يحصر ويقلل الأسطول العربي -

يجب أن نتعرف على موقف الأسطول الوطني؟ ماهي الإمكانيات المتاحة؟ ماهي القدرة على النقل؟ وماذا نريد؟

معرفة موقفنا العام

(نجد أن الموجه من السفن يكاد يكون أكثر من 78% من السفن في أسطولنا الوطني تزيد عمرها عن 20 سنة) بعضها بضعاً عاماً، بعضها ركباً تعمل في منطقة

محددة (البحر الأحمر) السفن أقل من 10 سنوات إجمالي عدد هذه السفن 96 سفينة حالياً

فليس كذا تريد - تطوير أسطولنا الوطني ما هو الشكل العام؟ أو البعد الاستراتيجي لبناء هذا الأسطول؟ وكيف نتضمن أن خلاله أن تتحرك في السوق المحلي؟ (يظهر هدفين مهمين جداً)

1- إكثافتنا والقدرة العامة: نجد أن ترسانات السفن (جزء، تملكه الشركات، قطاع السويس، جزء تملكه الشركات المحلية القابضة و جزء القوات المسلحة ثم ترسانة الاستدرة والسويس البحرية وترسانات صيدرية متخصصة لقطع الصغيرة مثل السفن المساعدة والنشأت وغيرها.

2- أهم نقطة نذكر فيها إذا كنا نريد أن يكون لنا أسطولاً وطنياً أي نوع؟ وكيف نبنيها؟ وما هي الخدمة التي يقدمها على أساس تنمية التجارة الخارجية؟ أين السوق المصري الذي

تصود منه؟ إنشا في حوض البحر المتوسط بين الإستيراد والتصدير تصل إلى 28% من حجم التجارة في البحر المتوسط ثم 15% في شمال بحر أوروبا و 15% في البحر الأسود إن 65% في قسارة أوروبا ودول البحر المتوسط والبحر الأسود أما في شرق آسيا وكوريا وإستراتاليا والولايات المتحدة الأمريكية فلنا لن نستطيع أن نعمل إليها.

فلا بد من المحافظة على ما نملك في منطقة أوروبا وغرب أفريقيا والبحر الأحمر إلى أن تصبح مكان السوق أو إذا شاركنا في هذا الأمر يتعين أن تكون السفينة تحدد هذه التجارة أن يكون المنطقة ويبيع ما هو عام في نوعية السفن؟ وطبيعة السفن؟ هل نستطيع تبنى هذه السفن؟

في بعد الإحصاء للسفن التي تنقل جميع أنواع البضائع ولكن الإتياء إلى إنشاء وبناء سفن متخصصة لنقل هذه البضائع (حاويات، بترول وأخرى). نقطة ثانية وهي القدرة على تمويل جيد بحيث تستغل ترساناتنا وجدنا أن الترسانات تستطيع أن

الضفي لأساطيل النقل البحري الحالي وأن هناك أشياء كثيرة يتسببها وهي توفير المناخ التشريعي المناسب الذي يحقق هذا الغرض من الإنطلاق وقال الدكتور/ شفيق ميرا لدينا إستراتيجية محددة متأخرة، ليس عليها نحن متأخرون لوجود مؤسسات تشغيلها الشاغل هو الأسطول التجاري.

وأختتم الدكتور/ أحمد عبد المنصف الشدود قائلاً إن العلاقة بين الأسطول البحري وبين الجوانب التجارية والصناعية علاقة وطيدة وأنه يتعين علينا كبحراً في النقل البحري السعي إلى إيجاد الحلول اللازمة لشغل مشكلة مثل مشكلة الأسطول لتدويره فأننا لن يكون لنا إستراتيجية التصنيع يعني أنه قبل التفكير في النقل وبناء أسطول لابد أن نجرب في البضائع المنقولة (بش) تفكير مركب وما نناقش حاجة (تفصيلاً)!!!

وكانت هناك بعض المداخلات من بعض الأعضاء الصغرى توديد هذه التحديات ومنهم من كان متشائماً ومنهم من كان متفائلاً. وأول المداخلات للسيد الدكتور/ شفيق ميرا وأخيراً الأستاذ/ أبو غريب والأستاذ/ نفاث الدوبعي وأخيراً المهندس/ مدحت القاضي.

دعوة الإصلاح السياسي

والحاجة إلى الفكر الجديد!!!



إن البحث في أعماق ذلك الوطن يأخذنا إلى صفحات بيضاء كتبت بحروف من نور سجل التاريخ فيها عراقة جذور الإصلاح السياسي فيه، وسطر إرادة شعبه الدائمة في رسم مستقبل الخير لأبنائه الذين أشرقت على أديمهم شمس الحرية الوطنية لترتفع معها لبنات التنمية والرفق.

بقلم / السيد عبد الجيد السيد

والإصلاح السياسي يستلزم به إيماناً من الدعمات السياسية في البيان الوطني يجب أن يكون نواة الإرادة الوطنية السليمة، وفي إطار من التشريع الوطني لا أن يكون ذلك الهدف مدفوع الأجر مقدماً من قبل الدوائر الأمريكية من فئة أو إيات نشر العربية والديمقراطية في العالم وهم في حقيقة الأمر- والتاريخ يقول ذلك - أهل إستعمار ونهب ثروات الشعوب سواء بالقوة العسكرية أو بالسياسة الغزو الفكري الفاسد، فهم يحاولون رسم خريطة جديدة للقطب الأحمر الدائم تكون فيها إمبراطورية أمريكا في الأرض القسمة التي يطوف فيها الدماء العربية المزمومة!!!!!! إن لواء الديمقراطية أيها السادة تبقى مطمئنة ما دام يوجد جذوره من إستقلال الدولة على إرادة مواطنيها المحضين، ولا مراء أن الهدف الأساسي من الإصلاح سواء كان إصلاحاً سياسياً أو اقتصادياً هو في نهاية ذلك المواطن الكاح

الجيد ليس مقتصراً على جهة حزبية واحدة لها معتقداتها السياسية ودعوتها المستقبلية بل هي أيضاً حق طبيعي لكل أفراد المجتمع سواء من خلال مثالي في السلطة التشريعية - أو من خلال مؤسسات المجتمع الشرعي التي لها الحق أن تعمل وتعتبر عن أهدافها لكن في إطار من الشرعية والقانون. والمشاركة في تبني الدعوة للفكر الإصلاحي السياسي ونشر الوعي الديمقراطي بين أفراد المجتمع من قول بعض الجمعيات الأهلية العربية وهي نشاط وطني بالتحديد - ومما يستلزمه بناءه من مؤسسات المجتمع المدني، لكن ذلك لا يجب أن يكون نزعاً لتقليل الدعم الذي لهما جهات أجنبية خارجية، لأن القول بذلك يؤدي إلى الضرورة إلى التسلل من الهدف الحقيقي الذي ترمي إليه الجهات المنفعة من تدفق تلك الأموال علينا تحت ضمارات زائفة لأنها في واقع الأمر تمثل تدخل غير مباشر في رسم الحياة السياسية للبلاد.

المد البحري «تسونامي» Tsunami

ماذا جرى ؟ وكيف جرى ؟ ولماذا جرى ؟ الجزء الثاني



بقلم ريان فاروق عبد المنعم الصايف -خبير ومستشار بحري

ذكرنا في العدد الماضي (الجزء الأول) تعريف تسونامي وأسباب وقوع هذا الزلزال ويستكمل في هذا العدد شواهد ومشاهد إنسانية والآثار السلبية والتأثيرات المحتملة وأهم كوارث التسونامي عبر التاريخ

إرادة الله العلي الكبير

فيما يلي المجزة غلظت عشرات المساجد بإقليم آتشيه الأندونيسى وفى مقدمتها مسجد لبيب الرحمن أحد أهم وأشهر مساجد آتشيه التى دمرتها أمواج المد البكرى «تسونامى» مستقرة على الأرض ومازنها قاتمة.

نجا تشال تاريخى للسيدة مريم العذراء، فى قصرية مسارتارا السيريلانكية من التدمير بعد أن جرفته أمواج المد البكرى «تسونامى».



مشاهد... إنسانية

من بين قصص الموت كانت هناك قصص لإنعاش الحياة إنها قدرة الله سبحانه وتعالى.

1- عثرت فرق الإنقاذ الماليزية فى جزيرة بينتايغ على رضيع يبلغ من العمر 20 يوماً على قيد الحياة كان ناشأ منه ما صيرت الأمواج منزل

والذى وظل حياً بفضل بقاء فرائسه على قيد الحياة.

2- عثر فريق تليفزيونى تابع لشبكة «سكاى نيوز» البريطانية على طفل مشرد عمره سبعة أعوام بعد أن قضى ثلاثة أسابيع على أحد شواطئ باندا آتشيه عاصمة إقليم آتشيه الأندونيسى - دون أن يشعر بوجوده أحد.

3- نجت طفلة هندية عمرها ست سنوات وتسلق شجرة جوز الهند وتاجت هندية عمرها 13 سنة حيث قامت فوق باب خشبي لمدة يومين.

4- عثر على صيدال أندونيسى (24 سنة) على قيد الحياة بعد أن ظل أسيراً دون أن يأكل أو يشرب قاعاً أسفل غراب الصيد الذى يعمل عليه فى سخال لامبولو بإقليم آتشيه.

5- كانت زوجة واكشمى وري تنتظر وليدها فى 15 يناير 2005 وبعد أن

ولذلك عندما شمرت القبيلة بئسار مداء البحر الذى يختبر مصير رزقها الوحيد وتحسب بالقرب منه لجأت إلى منطقة عالية (قمة التل) هرباً من موجات المد الهائلة وبذلك نجوا من كارثة «تسونامى».

صدق أو لا تصدق

فى خضم الأسى ورائحة الموت استخدم أهالى الفصالحا الأدوات الخشبية وأيديهم العارية فى حفر القبور لدفن القتلى وذلك بعد أن أصيبوا بحالة من الهلع خوفاً من أن تشعل جثث لويهم بسبب ارتفاع درجات الحرارة.

« طالت ممرات مدينة بحرية قطاراً من أسير بعيداً عنها بثلاثين كيلو متر فى منطقة تيلوانا القريبة من مدينة جوب جنوب سيريلانكا فى رحلة من جبالى إلى كولومبو وضربت الموجة الهائلة وقذفتها بعيداً عن قضبانها وفعلت عربات إلى قلب سربين حاملة على من داخلها لتحمض 1600 روح فى لحظة واحدة.

6- الأمر الدهش لم توجد جثة حيوان واحد وحيود أن الحيوانات تمكثت وسائل إحساس خاصة ضد حودت الزلازل قبل وقوعها والإحتمال أن تكون قد شمرت بالكارثة وفى

تقرب مما دفعها للفرار إلى مناطق مرتفعة من الأرض من المعروف أن الأقبار والكلاب والقط يعترضها الإضراب وقوع الزلازل يضع سمات وأكثر الحيوانات إضراباً تلك التى تعيش فى باطن الأرض كالشعاليين والغران وسواها إذ أنها تهرب من جحورها خائفة ويغمر تصرفها هذا بظهور أمواج كهو مغناطيسية.

6- مصاب قهر بعد قوم فوائد فلم يكن المد البحري الهائل الذى ضرب أندونيسيا بمثابة نكبة للجميح هناك فقد ساهمت أمواج البحر المرتفعة على تحطيم جدران سبعين بقاطعة آتشيه وهرب 204 سجين وإن كانوا قد سلموا أنفسهم - فيما بعد - طواعية؛

الإغاثة والمعونات الدولية

قال البرت إيشنتلين «حياة الإنسان يصعب لها معنى فقط عندما تكون من أجل مساعدة الآخرين» ولقد كانت كارثة «تسونامى» أكبر كارثة عالمية لاقت رد فعل سريعاً من كل أنحاء العالم حيث سارعت الدول المختلفة إلى تقديم المساعدات والمعونات الغذائية والطبية والمالية والإنسانية وتوالفت فرق وكالات الإغاثة الدولية سواء من الأمم المتحدة أو المنظمات غير الحكومية وفى مقدمتها منظمة أطباء بلا حدود لتقديم يد العون والمساعدة للمتضررين فى ظروف شديدة الصعوبة بهدف رفع المعاناة عنهم بغض النظر عن الاختلافات الجنسية أو الدين وتم ذلك فى سياق أو الزمن إنقلا ما يمكن إنقاذه.

الآثار السلبية والتأثيرات المحلية

1- المياه الملحة التى تسمرت الأرضى وأتلفت جميع حقول الأرز ومعظم الأراضي الزراعية وقلوبها إلى أراضي غير صالحة على الإطلاق.

2- تدمير الشواطئ والقضاء على الشعب المرجانية (تكوينات بحرية جيرية تتسار كم تسججة نمو مستعمرات تعيش فى المرجانية التى تعيش فى البحار والمحيطات) والكائنات البحرية الأخرى والنباتات البحرية النادرة والوجود والتكوين.

3- القضاء على الكثير من فصائل الحيوانات البحرية المتواجدة فى تلك المناطق وكذلك

أنواع كثيرة من الأسماك والمارات والطيريات التى كانت تمتاز بها تلك المناطق.

4- تلوث مياه الشرب والمياه الجوفية نتيجة إنتشار الميكروبات والجراثيم الناتجة عن آلاف الجثث المتراكمة بالمقطة.

5- الآثار المدمرة للبيئة البحرية نتيجة تسرب البضائع الخطرة والسمامة والمواد البترولية والزيتية والكيماويات التى كانت على ظهر السفن والناقلات التى غرقت وإبتلعها الخطب بما عليها.

6- رحلة التعالى للآثار المختلفة لكثرة «تسونامى» سوف تستغرق سنوات وتنتقل الكثير من الصير والعمل الجاد وقدر عدد من خبراء الإقتصاد الدوليين بأن الخسائر الاقتصادية تزيد على 20 مليار دولار.

7- توقع خبراء علوم البحار والأحياء المائية أن يستغرق الأمر عدة قرون لكي تعود الحياة البحرية فى المناطق المتضررة إلى طبيعتها.

8- حذر خبراء الصحة العامة من أن الإسهال والملايا والإلتهابات السحالية قد يتسبب فى موجة شفاء أخرى فى أنحاء المناطق المطة على سواحل المحيط الهندي.

أهم كوارث «التسونامى» عبر التاريخ

السنة	المكان	عدد القتلى
1854	تاكايود اليابان	3000
1868	شمال شيلى	25674
1883	بحر جاوه	36500
1896	سوريناى، أندونيسيا	3620
1899	سانتريكو اليابان	26260
1923	سانتريكو اليابان	3000
1923	وكايودو اليابان	2144
1964	تاكايودو اليابان	1997
1964	الأسكا الولايات المتحدة	119
1976	شمال مورور الفلبين	8000
1988	ياباى، جزر فيجي	2144
2005	جنوب شرق آسيا	221852

المصدر: National Geophysical data center



Barwil

Barwil Egytrans Shipping Agencies S.A.E.



SERVING ALL OVER THE WORLD



中海集装箱运输有限公司

CHINA SHIPPING CONTAINER LINES CO., LTD.

**FAR EAST & SOUTH EAST ASIA
& USA EAST COAST**



EAST COAST USA



EAST AFRICA & WEST AFRICA

BULCON



**NAVIGATION MARITIME
BULGARE, VARNA**



**EUROPE, MEDITERRANEAN
& MIDDLE EAST.**



**SEA MATES
U.S.A. & CANADA**



**DET NORSKE VERITAS
MANAGEMENT SYSTEM CERTIFICATE**

is certificate No. 2002 ENE 104

was issued on 2002-10-16

THE CERTIFICATE IS VALID FOR THE FOLLOWING PRODUCT OR SERVICES



with effect from 2002-10-16

has been issued in accordance with the Quality Management System Standard

ISO 9001:2000

This Certificate is valid for the following product or services

**Port & Marine Services
including handling of Cargo and Logistic Solutions.**

Original certificate valid from

2002-10-16

The Certificate will remain in valid until

2005-10-16

For the purpose of

Local Authority



MANAGEMENT
SYSTEM CERTIFICATION

CLASS NO. 002

Place and date

Oslo, 2002-10-16

For the associated use

Det Norske Veritas Certification AS

Sigurd Vabnick

Senior Representative

Lack of fulfilment of conditions as set out in the Appendix may render this Certificate invalid.

DET NORSKE VERITAS CERTIFICATION AS, Vestergaten 1, N-1122 Hovik, Tel: +47 67 57 99 00, Fax: +47 67 57 99 11

04/01/2002 2002-10-16



Barwil

Barwil Egytrans Shipping Agencies S.A.E.

**office: 9 Hussein Hassab & Bani El-Abbasi Street
El-Zaher Building (2) Sultan Hussein
Alexandria - Egypt**

**Telephone: +20 3 484 3510
Telefax : +20 3 486 9555**

**e-mail: barwil.alexandria@barwil.com
Internet: www.barwil.com**

ميناء الإسكندرية يستقبل أحدث باخرة سياحية فى العالم



الواء محمد يوسف أثناء حوار تلفزيونى

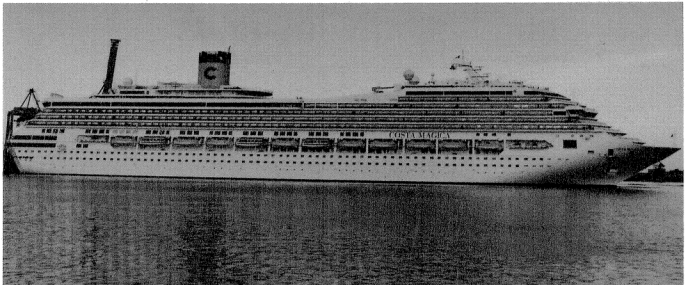
{استقبل ميناء الإسكندرية السفينة الضخمة -costa-magie} وعلى متها ثلاثة آلاف سائح من جنسيات مختلفة (magie) علاوة على طاقمها المكون من ثمانمائة بحار. وتعد هذه السفينة والتي ترفع العلم الإيطالي من أكبر السفن السياحية من حيث الضخامة، وفى إطار خطة الهيئة للعمل على تنشيط السياحة أعد العاملون بالميناء إستقبالاً حافلاً للسائحين فى آخر رحلاتها فى هذا الموسم تضمن الإحتفال عروضاً لفرق الرقص الشعبى ومعرضاً لبيع المنتجات الوطنية.

وقد كان فى مقدمة المستقبليين للسفينة اللواء بحرى محمد أحمد إبراهيم يوسف رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء الإسكندرية واللواء بحرى مصطفى رفعت مدير عام العلاقات العامة بالهيئة.

كما قام موظفو العلاقات العامة بالهيئة بتقديم الترحيب والهدايا للسائحين وقد أعرب السائحون عن سعادتهم البالغة لما شهده من حفاوة الإستقبال مؤكدين أنه رغم الأحداث القدرية الحزينة التى حدثت فى الفترة الأخيرة بميدان الأزهر وميدان عبد المنعم رياض إلا أن مصر فى ذاكرتهم دائماً بلد الأمن والأمان وأنهم سعداء بوجودهم فى بلد التاريخ والحضارة. وقد كان خروج السائحون من الميناء خروجاً منظماً حيث أنه بمجرد تراكى السفينة على رصيف محطة الركاب البحرية الجارى تخديته ونزول الركاب منها توجهوا جميعاً إلى الأوتوبيسات التى كانت فى إستقبالهم والتى حركت عبر الطريق الشريانى الرئيسى لميناء الإسكندرية لقضاء يوماً بمدينة القاهرة.



السائحون على رصيف محطة الركاب البحرية



ميناء الإسكندرية

حلقة الأوصل بين الماضي والحاضر وصورة مشرقة للمستقبل



يعيش الاقتصاد المصري فترة من ادق الفترات التاريخية على الإطلاق حيث عصر التحولات الضخمة والكيانات العملاقة التي يجدها حدود . العالم أصبح قرية صغيرة والفضل يعود إلى التقدم الهائل في علوم الاتصالات والمواصلات . والاقتصاد المصري يعيش مرحلة اقل ما توسع به انما صعبة وخطيرة وتحتاج إلى تكاتف الجميع في شتى المجالات .

الصناعة المحلية أصبحت في مواجهة اهتلى البلدان الصناعية في العالم وبالطبع صارت المنتجات المصرية غريبة في عقر دارها .. القصة أصبحت مثيرة ليس ذلك بحسب بل صارت اخطر مما يتصورها احد والموانئ اى موانئ في العالم هي الترومتر الحقيقي الذي يقيس درجة حرارة الاقتصاد القومى وتظهر على شاشاته العديد من التحذيرات والملاحظات للماضي على الأداء الإقتصادي . فالإقتصاد السليم يعيش على موانئ سليمة والعكس صحيح ومالما ذكرنا الموانئ فلا بد ان يلفظ إلى الازن ميناء الإسكندرية العملاق الذي نر به قرابة ٩٠٠٠ من تجارة مصر الخارجية إستيراد وتصديرًا.



استقبال حافظ البازرود

والسباح والمسافرين المغادرين والعائدين وكل المتعاملين مع الميناء كذلك الإهتمام بأمنه وأمنه راترى مدينة الإسكندرية في محطة الركاب البحرية وذلك بتوفير كافيتها يشاهد من خلالها الزائر المناظر الخلابة التي توفرها حركة الملاحة داخل الميناء من دخول وخروج السفن وإنتقالها وتراكبها على الأرصفة . وقد كان ميناء المدينة أيضا نصيب من التطوير حيث الإهتمام بالطريق الشرايى الرئيسى داخل الميناء وتطوير الموانئ بالميناء وتطوير البوابات وإحلال التكنولوجيا الحديثة حيث السيطرة على الميناء من خلال شبكة مراقبة إلكترونية لرؤية المسطح الأرضى والمائى لميناء كما سيتم إنشاء ميناء المدينة بالطريق الدوائى السريع من خلال كوبرى جديد يعزل داخل الميناء الطريق الدوائى السريع والطريق الزراعى والصحراوى .

بناءً على خطة شديدة وحكيمة لوزارة النقل وخت الإشراف المباشر من السيد الدكتور عصام شرف وزير النقل واللواء بحرى شهاب حسن رئيس قطاع النقل البحرى واللواء بحرى محمد أحمد إبراهيم يوسف رئيس مجلس إدارة ميناء الإسكندرية كانت عملية تجديد وتطوير الميناء . وقد كان لمسقط الجراح دوراً بارزاً ومهماً فى القضاء على التشوهات والعشوائيات التى تراكمت فى الميناء على مدار الزمن .

والياً يتم العمل فى ميناء الإسكندرية وبشمل التطوير كل حبة رمل بالميناء لبوابك التطور السريع الهائل فى حركة النقل والتجارة العالمية والتطور الحادث فى كافة وسائل النقل وسعادت الشحن والتفريق كما أن هذه الإصلاحات تتم مع صراعها البعد الحضارى والتاريخى العملاق للميناء وللمدينة الإسكندرية .

فهناك العديد من المشروعات التى تنفذ داخل ميناء الإسكندرية والدمخلة بدءاً من إستقبال السفن التى تدخل نطاق ميناء ميناء الإسكندرية والتي يتم رصدها وإستقبالها فى المسطح المائى للميناء باستخدام أحدث وسائل العصر فى تنفيذ مدونة الأمن للموانئ العالمية ويرصد السفن لقريبة من الميناء وإظهار أجراءاتها العسكرية والرقابية ومعتقلاتها وإزبائاطها المائية بهرسه ميناء الإسكندرية وإنهاء هذه الإجراءات للمائة قبل تراكى السفن بالموانئ وذلك لتنفيذ مشروع التجارة الإلكترونية وربط الميناء والجهات الحكومية العاملة به مع باقى أعضاء مجتمع الميناء من التوكيلات الملاحية وشركات الملاحة وكافة المتعاملين مع الميناء من خلال شبكة معلومات واحدة تتيح متابعة مراحل تنفيذ الخدمات المختلفة بين الجهات المتواجدة للصمر داخل الميناء كذلك مشروع الرقابة الإلكترونية للمسطح المائى والأرضى لميناء الإسكندرية.

كما يتم حالياً تطوير وإعادة تأهيل محطة الركاب البحرية لتصبح تاريخى مدينة الإسكندرية بحاضرها وذلك بإحفاظه على البكره التاريخى والشعائى لمدينة الإسكندرية مع النهضة التكنولوجية المتصلة فى الصاعد والسلام الكورنياتية وغيرها من أدوات ووسائل الراحة للركاب





رأبده بناء وإصلاح الميناء فى مصر

وأصبحت أيضاً من أبرز قلاع مصر الصناعية فى مجال التصنيع الحلى

من خلال منظومة متكاملة ومتنوعة من الورش الإنتاجية عمال شبة مدنية وفكر رديوية إدارية أحدثت ترسانة الإسكندرية موقفاً فى هذه الألفية المتغيرة .
لا شك أن الإنجازات فى خير برهان على إستحقاق الزيادة والمكافاة لها فى سفن الأسطول الوطنى والإجئنى بمختلف الطرز والعمولات وتو ذلك هذه القمية فى البناء والإصلاح .
لقد شهد شهر أبريل 2005 مولد السفينة (الحرية) أحدث إنتاج لترسانة الإسكندرية من سفن الدرجة حمولة 6000 طن حيث سلمت للوات المسلحة المصرية والبروتع عليها علم جمهورية مصر العربية خلتاً عالياً فى أول رحلة لها بينما تشغل ترسانة الإسكندرية حالياً بإستكمال بناء سفينتها الثانية من تس الأمولة والطراز وتعد لأخرى ثالثة تفرقها فى المولة (10.000 طن)
أما عن التصنيع الحلى فيها فى المسطح الأرضى فى إمتداد الجمهورية قطبية فذلك هذه الخلية وأصبحت الترسانة تفتخر بإنتاجها المتعدد فى فئات التلقية لصالح من الدخيلة والسوس للتلقية لصالح من الدخيلة إلى سيد مصر .
صناعة الأسمنت بالإسكندرية خطوط الإنتاج المتكاملة التى قام بتصميمها شىء هندسة القاهرة لشركة الشرقية (إيسترن كيمبالتى) أصبحت البعيدة منها ومن غيرها حقيقة باهى خرداً وسلة الإسكندرية وإمكاناتها المتعددة.





الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

ش.م.ق.م

شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع

ت.ش.م.م

DAMITTA CONTAINER & CARGO HANDLING CO.



أقرب الموانى لمراكز الإنتاج والتوزيع

شبكة مواصلات متطورة

تقلل تكاليف النقل الداخلى إلى جميع محافظات الجمهورية

إنهاء الإجراءات والتسليم فى نفس اليوم

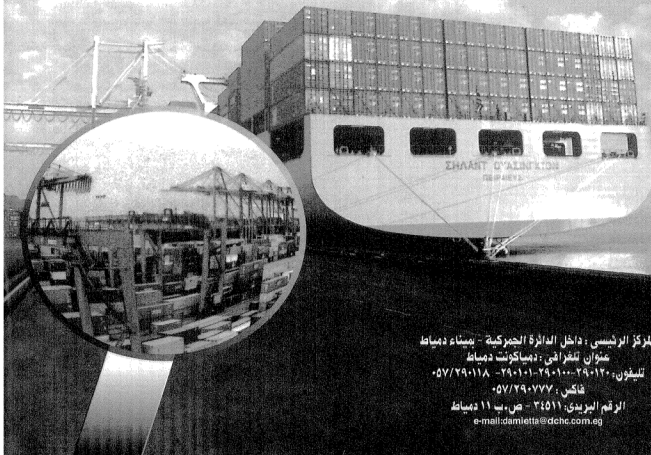
الخدمة الممتازة والسرعة فى الأداء

طوال ٢٤ ساعة - سبعة ايام فى الاسبوع

تعريفه مخفضة لحاويات الترانزيت والبضائع العامة

تربط مجموعة خطوط ملاحية عالمية منتظمة ميناء دمياط بموانى العالم

نحن دائماً بآبك إلى الأسواق العالمية



المركز الرئيسى : داخل الدائرة الحركية - ميناء دمياط

عنوان تلفرافى : دميكاوت دمياط

تليفون: ٢٩٠١٢٠ - ٢٩٠١٠٠ - ٢٩٠١٠١ - ٢٩٠١١٨ - ٥٧/٢٩٠١١٨

فاكس: ٥٧/٢٩٠٧٧٧

الرقم البريدى: ٣٤٥١١ - ص.ب ١١ دمياط

e-mail: damietta@dchc.com.eg

نشأت الديهي يلكب

انطلقت شرارة التغيير وانتهى الامر

الزهور المجففة والافكار المحنطة ... وداعاً

• متى تتساقط أوراق الخريف؟
• الإنجازات المرفضة خارج حسابات الوطن
• المستقبل المنشود... كيف السبيل؟



لكن ذلك ... ليس سطراف
إجراء تعديلات على تلك الصور
فهو بالية قديمة لن تقوى على
التقديم إذن فلا بد من رسم صور
جديدة بمواصفات جديدة.
إن المسؤولين الكبار في وطن
كالزهور المجففة شكلها جميل
وراحتها طيبة، لكنها ميتة بلا
روح لا تزهو ولا تقاتل بالبيضة
المحيطة هل تحفظهم بهم كديكور
للزينة فقط أم تحفظهم نظراً
للإغراض فسيحة الورد والزهور
من الدنيا؟
إن تلك الزهور المجففة لا تحمل
أفكاراً محنطة ... والوطن لا يحتاج
إلى تلك الأفكار ولا تلك الأزهار إنما
يحتاج إلى زهور حية متفتحة ذات
رائحة عطرية جميلة كما يحتاج
إلى أفكار حرة جريئة تدل
لنا أن الوطن ونظم في تغييره دول
الأزهار الجففة وتلك الأفكار المحنطة
من أجل الوطن.

وبلغت سلطوتهم ... فالحق قوي لكثته
يحتاج إلى أقوياء يدافعون عنه
والباطل ضعيف حقير مهما بدت
عليه ملامح القوة والعنفوان لذلك
ويكفل قوة وشجاعة أنادي بالتغيير
الشامل الجامع: تغيير جميع
القواعد والثوابت وحتى المتغيرات
تغيير المفردات السياسية المتداولة
وتغيير لغة الخطاب العام إنما
نحتاج إلى تغيير حتى النخاع ..
إن التغيير هو الطريق الوحيد
والصحيح للخروج من هذا النفق
الظلم الذي طال فيه السير ولكته
سير إلى الوراء لقد حاصرنا
الكوارث والازوال .. لقد إنهزمنا
من الداخل -تركك هي الكارثة-
وصرنا ننظف مجهزة لن تفي،
فياشباب الرافض الفاسد الفخس
أبد أن يستطيع أن يسمع شيئاً
لهذا الوطن، وقيل لكن لابد من
تغيير الأشخاص فيه الصورة التي
تحتاج حقاً إلى إعادة رسم داخل
مرسوم مجهز لإعداد الصور المبهرة

بلا شكل أو أيديولوجيات بلا
ثوابت أو حتى متغيرات، إنما
نعيش في ظل حزمة من
المشواتيات المتناقضة ... إنها
حالة فوضى عامة لكنها فيها يبدو
فوضى متخلطة إنني أتساءل
صارحاً صارياً كفاً بكف لقد وصلت
عربة الوطن إلى محطة كريمة وبلا
عنوان .. محطة مجهولة غامضة
يقف بها غرباء يتربس بالوطن
وبمقدراته، فمن الذي أوصنا إلى
هذه المحطة؟ وكيف ولماذا وصلنا؟
وهل من الممكن أن نعاود السير من
جديد للوصول إلى محطة واضحة
العالم معلومة التفاصيل تهيئاً
للوصول إلى وجهتنا النهائية من
خلال جدول أعمال به أولويات
الوطن ولكن .. هل نؤاس ونلتف
الإحباط ونموت كمداء وغيظاً كلا.
هكذا تصيب الأوطان لكن لابد من
العمل والعمل الشاق الفخلص
والتمسك بالشجاعة في مواجهة
الخططين مهما علت مناصبهم

أشعر بالإفئاق التام .. يحاصرني
الخوف من كل مكان .. أصبحت كتلة
من القلق تصير بلا هدف، صورة
المستقبل تسعها الأوان الدائكة
لدرجة السواد، أما الحاضر فلا أدرك
على الإطلاق، صرت لا أقوى على
مقاومة الهواجم والمصرامات
الدخيلة، يا سادة .. وعني يعيش
ظروفاً شابة في العفة والخطورة
والإستثنائية الجميع يتربس
بمقدرات هذا الوطن هالوذين غاية
في (الفساد) والمعارضين في
منتهى (الإستفزاز) وأمريكا تتاول
إشغال الفتنة وتوسيع مساحة
الخلاف بين الجانبين مستخدمة في
ذلك كل الأوراق وبلا تصفقات
وصارت العلاقة الرسمية بين
مصر وأمريكا كالعشيقين حال
إفئاح أمرهما فسيحان مغير
الأوطان ... اللهم سلم، اللهم سلم، لقد
انفعلت منذ اليوم وسرقت حبي
حبة حبة أمام الجميع إن وعني
يعيش بلا جدول أعمال، بلا أجندة،

سليات X الواردات

• مستورد قطع غيار السيارات سواء الوكلاء
المعتدين أو المستوردين العاديين يمانون أشد المعاناة
من طول وتعقيد إجراءات الفحص والرقابة التي
تصل إلى شهور أحياناً.
• المواصفات المصرية القياسية
تكتسب صعوبة إن يتم رفض منف فلاتر السيارات
ماركة تويوتا والواردة من الشركة الأم إلى الوكلاء
بحجة أن الفلاتر غير مطابقة للمواصفات المصرية!!
شركة تويوتا العالمية التي تنفق على الأبحاث
السوية أكثر من 20 مليار دولار يتم رفض فلاترها
في مصر ولا تعاقب.
• تقوم الهيئة العامة للرقابة على الصادرات
والواردات بالكيل ليس بكيالين فقط وإنما بكمائيل
سديدة قد تصل إلى عدد يوازي عدد مشروعات
الهيئة ويتم تحميل مبلغ 211 على كل طن شاي
مقابل تحميل إشعاعي في موانئ البحر الأحمر بحد
أقصى 3000 جنيه ويتم تحميل 150 جنيه حد أقصى
على نفس الأصناف لنفس الجهات بموانئ البحر
المتوسطة التي تمت في توجيه التجارة والمعاملات والقرارات؟
• يتم تحميل مبلغ 5 على كل طن شاي رسوم فحص
توردة لفرنزة الدولة ومبلغ 15 جنيه تمت مسمى مادة
يورد للهيئة ألا تتفحص معنى أن الميزان مختل
ويحتاج إلى وقفة.

معارك الجمارك

سؤال مريح جداً

لنواجه أنفسنا بالحقبة وتكون صرخاه مع أنفسنا ومع الغير وبدون حساسية أو
إهتمام هل ما تقوم به الوزارات المختلفة والمعمية بعمق النظم والإجراءات بقصد
تسريع وتسهيل الإجراءات وإحكام الرقابة وغيرها هل يسيئ على الممارسات الغير
سوية والسلوكيات الغير سوية من بعض الموظفين؟
لا، نرجو أن يعيش إجابته كل مسئول كبير أو صغير وكل موظف مستقيم وكل موظف
غير سوي وإن كانت الإجابة معروفة مسبقاً.

كلمة حق ..

إستطاعت الجمارك المصرية رغم كل الإنتقادات أن تخطو خطوات هامة نمو التطوير
والتحديث حتى صارت الأمور قريبة إلى حد كبير من المعدلات العالمية ولكن لماذا تطول
فترة بقاء الحاويات ليعوض الأنصاف لفترات تجاوز
الشهر .. والتأخير والتدقيق تبين أن السبب ليست
الإدارة الجمركية لكنها الجهات الرقابية وعلى وجه
الخصوص الهيئة العامة للرقابة على الصادرات
والواردات الغير أن المستوردين ورجال الأعمال
والمشتريات والشركات الاقتصادية يعلقون كل تأخير
على شلعة الجمارك ولأن السبب الجميع أن (الواردات)
بيت (السليات) لذلك أستاذنا فارسي العزيز أن نجيب
بلي معارك X الجمارك ويكون باب سليات X الواردات
بدلاً عنه والباب مفتوح لكل الآراء والشكاوى والملاحظات
من أجل المشاركة في وضع منظومة جديدة للعمل بالهيئة
الذكورة.



ورشة العمل الأولى للإتصاد العربى غرف الملاحة البحرية



لعمل بطاقة للمستثمرين والمتعاملين العرب لتسهيل تحركاتهم بين الدول العربية بعضها البعض بدلاً من تأثيرات الدخول لهذه الدول. كما أكد سيادته على أهمية توحيد المصطلحات والمعايير القياسية للبيانات العربية لمعالجة تبادلها بين الدول العربية. وفى نهاية كلمته أبرز الدور الذى يلعبه القطاع الخاص العربى والمستثمرين العرب فى مجال نمو الاقتصاد العربى. وشملت أعمال الجلسة عرض الأوراق البحثية بدأت بورقة بحثية مقدمة من اللواء بحرى/ شربين حسن رئيس قطاع النقل البحرى المصرى والتى أشار فيها إلى أهمية المشروعات العربية المشتركة فى كافة مجالات صناعة النقل البحرى بمفهومها الشامل.

وأعقبه الأستاذ/ جميل بدور مدير التوكيلات الملاحية السورية بإلقاء الضوء على المصائب التى تجلب إنشاء شركات عربية تعمل فى مجال النقل

عقد الإتصاد العربى لغرف الملاحة العربية ورشة عمل الأولى تحت رعاية معالي الأستاذ الدكتور/ عصام شرف وزير النقل المصرى ومعالي الأستاذ الدكتور/ أحمد جويلى أمين عام مجلس الوحدة الاقتصادية العربية بفندق النخيل هيلتون القاهرة يوم 27 إبريل/نيسان 2005.

وشارك فى ورشة العمل مجموعة متميزة من خبراء النقل البحرى فى جمهورية مصر العربية والأقطاعات العربية للنقل البحرى وشعبة خدمات النقل الدولى المصرى (EIPFA) فضلاً على السادة أعضاء الإتحاد العربى لغرف الملاحة البحرية والإتصالات العربية الشطيفية بالإضافة إلى المشاركين من وزارات النقل والتجارة والإقتصاد والبنوك والموانئ العربية والشركات العربية العاملة فى مجال النقل البحرى وخدماته.

بدأت الجلسة الافتتاحية للورشة بكلمة من السيد اللواء بحرى/ محمود حاتم القاضي رئيس الإتحاد ربح فيها بالأسادة المحضرون وأشار إلى أهمية شروعات النقل البحرى والأثر على تنمية حركة التجارة العربىة البحرية ومجهودات الإتحاد البحرى لخدمة أهدافه. كما أكد الأستاذ الدكتور/ أحمد جويلى، أمين عام مجلس الوحدة الاقتصادية العربية على أهمية دور تجارة الخدمات فى تنمية التجارة العربية واستعرض سياسته البيانات والإحصائيات التى تبين حجم التجارة العربية ونموها خلال الفترة السابقة مقارنة بعدد نمو التجارة العالمية ودور وأهمية النقل البحرى على التجارة العربية.

ثم افتتح مجال المناقشة لمعالجة المشاركين من السيد أمين عام مجلس الوحدة الاقتصادية العربية حيث عرض السادة المشتركين بعض المشاكل والمعاصم التى تواجه إستيراد البضائع من الدول العربية وأشار سيادته بحركتها بصيغة المشاكل الخاصة بحركة التجارة فى إستخدام النقل البحرى بين كل دولتين ثم ألقى السيد/أحمد كسا

أوضح سياساته أيضاً الجهود المبذولة

البحرى العربى وخدماته ثم قام الدكتور/ أحمد عبد المصطفى محمد الدكتور/ واللجسيتات بوضوح إستراتيجية المطروحة لتطوير صناعة النقل البحرى فى العالم العربى. وأعقبه المهندس/ حسام لبيب رئيس



على بيع ورهن السفن الرافعة للعلم العربى. ثم عرض الدكتور/ محمد إسماعيل إسماعيل عن صناعة وسفنتها لدى البنوك تقوم بالتحقق من جدوى المشروع اقتصادياً قبل التخليص.

إثرناش—بوشال نت (يونيو ٢٠٠٥)

3- أهمية مساهمة الصنایق والمؤسسات المالية العربية فى توفير مصادر تمويل يوافقت منخفضة لشراء السفن بناءً على دراسات جدوى إقتصادية صارمة من هبات/ مكاتب متخصصة محايدة. 4- دعم نشاط الشركات الملاحية العربية القائمة حالياً من طريق نقل التجارة العربية البينية بما تحقق فوائدها تستخدم كمصدر من مصادر التمويل الذاتى لتطوير الأساطیل العربية جنباً إلى جنب التمويل من المصادر الخارجية. 5- إيجاد الفرص لدخول البنوك العربية بالشراكة لتوفير التمويل لشراء وتصنيع السفن وكذا مشاركتها بنسبة فى رؤوس أموال الشركات.

6- رفع كفاءة الترسلات البحرية العربية وتحديثها من جميع الأوجه لبناء البنية التحتية العربية ومسببات السفن العابرة ومنح تسهيلات لإصلاح السفن العربية بها.

7- تبسيط الإجراءات الإدارية والمعمارية للموانئ العربية ومنح التسهيلات للسفن العربية.

8- الدعوة إلى عقد إجتماعات مشتركة بين القطاعات المصرفية والإقتصادية البحرية العربية لتفعيل التعاون بينهم.

9- منح أولوية للسفن الرافعة للإصلاح العربية فى الملاحات المساهمة وأعمال الخدمات غير الساحلية.

10- تشجيع المستثمرين العرب على تصنيع وتلك سفن ثلاثيات الغسل والوقود.

11- تشجيع إنشاء شركات توكريك عربية.

12- التفكير فى تنمية الشركات العربية العاملة فى مجال بناء سفن الصيد.

13- إنشاء شركات عربية لصناعة وصيانة السفن.

توصيات حلقة النقاش الثانية:

موضوع: حلقة النقاش تهيئة دور مقدمو البضائع فى العالم العربى

(Freight Forwarder)

1- ضرورة توحيد مسمى (Freight Forwarder) ليكون مقدم البضائع فى جميع الدول العربىة.

2- الرجوع إلى FIATA للتصريف والإسترشاد بدور وواجبات مقدم البضائع.

3- أهمية وضع الشروط والضوابط من السلطات البحرىة بالدول العربىة والترخيص بمزاولة هذه المهنة بالموانئ العربىة.

4- العمل على إقامة إتحاد عربى لمقدمو البضائع يعمل تحت مظلة مجلس الوحدة الاقتصادية العربىة.

توصيات حلقة النقاش الثالثة:

موضوع: الحلقة، التسويق البحرى وتكامل شركات خدمات النقل البحرى العربىة

1- أهمية إنشاء صندوق لدعم البحوث والتطوير فى مجال التسيويق وتكامل شركات خدمات النقل البحرى.

2- إنشاء كيان هيئة عربية (مركز معلومات) تقوم بإتمام التسيويق لخدمات النقل البحرى وتيسير تبادل المعلومات.

3- توحيد القدرات والإمكانات لشركات

إثرناش—بوشال نت (يونيو ٢٠٠٥)

"نحو تكامل مشروعات النقل البحري العربي وانرها على تنمية حركة التجارة العربية البينية" القاهرة - 27 إبريل "نيسان" 2005

تأسيس شركة مصرية سورية لنقل البضائع العامة والركاب والحاويات

• إنشاء شركات تنمية وتسويق
وجذب مستثمرين وإدارة عقود
مشروعات وأنشطة نقل بحري،
• إنشاء شركات تكنولوجيا إتصالات
ونظم معلومات بحرية،
• إنشاء مراكز لوجستيات،
• إنشاء شركات مكافحة تلوث
بحري،
• إنشاء شركات شحن وتوزيع
عربية،
• إنشاء شركات تسويق عمالة
بحرية،
• صناعة وإصلاح وقزقات وسياحة
يخوت،
• توحيد مواقف الدول العربية في
مجال تدوير الخدمات في صناعة
النقل البحري،
ملحوظة: بدأت الدول الإفريقية في

صناعة النقل البحري العربي
إستغلالاً لتطورات الحالية تسريداً
فيما يلي:
* موضوعات تعاون يمكن أن تتم فوراً
ولا تحتاج إلى إستثمارات ضخمة أو تصديق
حكومي
موضوعات تعاون هامة وحتمية
وتحتاج إلى إستثمارات ضخمة أو تصديقات
قانونية أو بديلة
موضوعات تعاون يمكن أن تتم
فوراً ولا تحتاج إلى إستثمارات
كبيرة أو تصديق حكومي
• تبادل التشرائح الجوسمائية
ومعلومات الطقس والتدوير
• تبادل الخرائط البحرية
وتصحيحها (توربا) أو عند
صعود تصحيح هام،
• الإخطار على الشوازي لأي
قرار يصدر من دولة عربية أو
إلى منظمة عالمية مثال أبو
قلبي أو الإشارات منعت سفن
دول معينة من دخول موانئها،
• الإخطار عن توقيف الإثباتات
الثباتية،
• الإخطار عن فرض التدريب
في الموانئ البحرية،
• تنسيق المواقف قبل حضور
المؤتمرات الدولية،
• الإخطار عن نتائج التفتيش في
إثباتات رقابية دولة الميناء لكل
الدول العربية،
• التنسيق في مجال تجهيز وإعداد
وتدوير المساعدات الملاحية،
• تنفيذ المؤثر الملاحي الدائم
• الاشتراك في معلومات البحث
والإنقاذ والإخطار عن حوادث غرق
السفن وتبادل نتائج التحقيق لشر
البحرين المتوسط والأمير،
• رفع كفاءة وتدوير الغطاسين
والأفراد ذوي المهارات الخاصة
الخطوط في أعمال البحث
والإنقاذ،
موضوعات تعاون يمكن أن تتم

خدمات النقل البحري بالدول العربية
طبقاً للمعايير الدولية والإهتمام
بالنقل متعدد الوسائط والخدمات
اللوغستية
4- منح التسهيلات لإنشاء شركات
عربية لإدارة محطات الحاويات
والموانئ،
5- الإهتمام بإنشاء شركات عربية
للخدمات الغير ساحلية،
6- تشجيع المستثمرين البحرينيين
العرب لإنشاء هيئة تصنيف عربية،
7- فتح المجال لإنشاء شركات عربية
لصيانة وإصلاح
المساعدات
الملاحية بالدول
العربية،
8- تشجيع إنشاء
شركات لصيانة
وإصلاح الحاويات،
9- التوسع في
إنشاء مصانع
للنظايف ولوازم
السفن،
10- إنشاء شركات
عربية لإدارة
الموانئ العربية،
11- إنشاء شركات
عربية للتسويق
وإبرام العقود لأنشطة النقل البحري
المتنقلة،
12- إنشاء مراكز للوجستيات في
الموانئ العربية،
13- إنشاء شركات عربية لمكافحة
التلوث البحري،
14- إنشاء شركات عربية للشحن
والتوزيع،
15- إنشاء شركات عربية لتسويق
العمالة البحرية العربية،
16- إنشاء شركات عربية لتأمين
السفن،
وقام السيد اللواء شيرين حسن
وكيل أول وزارة النقل ورئيس
قطاع النقل البحري بتقديم نبذة عن
إقامة مشروعات عربية مشتركة في
مجال صناعة النقل البحري في إطار
الإجتهادات العلمية لتطوير في النقل
البحري والموانئ البحرية وتكامل
أيضاً عن أفاق التعاون الممكن في



اللواء / شيرين حسن



توحيد موقفها من دراسة تدوير
الخدمات البحرية إستعداداً للأحلف
الأوروبي والأسبوي ومطلوب
مناقشة الدول العربية مجتمعة في
موقف تدوير الخدمات البحرية على
أن تقتصر على الخدمات المقدمة داخل
الموانئ فقط،
• الإستثمار في مجال إنشاء الموانئ
التخصصية وإدارتها،
• الإستثمار في إنشاء شركات نقل
الركاب واللحوم الحية،
• إنشاء شركات تدوير سفن،
وإن إهتمامنا اليوم هو دلائل على
الإهتمام بتقوية الروابط والمصالح
المشتركة بين الدول العربية في
مجال صناعة النقل البحري في وقت
نحن نخرج ما نكون إلى تعزيز هذا
التعاون في ظل تصديقات المولة
وثورة المعلومات والاتصالات
والانكسالات الإقليمية والدولية،
وفي الختام... أتقدم بالشكر لرف
رئيس وأعضاء الإتحاد العربي لغزو
الملاحه العربية وإلى رؤساء وأعضاء
جميع الإتحادات البحرية العربية
وإلى القطاع الخاص وإلى قطاع
النقل البحري للدول العربية على
كافة الجهود المبذولة لعقد هذا
الاجتماع، وأتمنى لإجتماعنا النجاح
والوصول إلى القرارات المرجوة،

تحتاج إلى
إستثمارات
ضخمة أو
تصديقات
قانونية أو
بديلة
• صناعة
السفن
خاصة
تأقيلات
المسار
والوقوف
• تصديق
إثباتات
التعاون في
مجال النقل
البحري،
• إنشاء محطة حاويات تدار بواسطة
شركات عربية،
• التعاون في توفير سفن الخدمات
الغير ساحلية،
• إنشاء شركة عربية مستعدة
للخدمات الغير ساحلية يساهم نجاح
شركات عربية مثل الشركة العربية
للخدمة موبيد،
• إعطاء تسهيلات للسفن العربية
عند الإصلاص في الترساتل العربية،
• إنشاء هيئة تصنيف عربية،
• إنشاء شركة لصيانة وإصلاح
الخدمات والمساعدات الملاحية
الأرضية والمركبة في سفن،
• إنشاء شركة تأمين بحري
عربية،
• إنشاء شركات صيانة وإصلاح
حاويات،
• التعاون في بناء سفن
الصيد،
• إنشاء مصانع بويات بحرية
وأرمة وحبال وجميع اللوازم
العربية،
الجغرافي،
موضوعات تعاون هامة وحتمية
وتحتاج إلى إستثمارات ضخمة
أو تصديقات قانونية أو بديلة
• إنشاء شركات إدارة موانئ،



والاسماك ايضا علاج بالمستشفيات:

على الساحل الجنوبي لكوريا الجنوبية أنشأ كوري وزوجته أول مستشفى في العالم لعلاج الأسماك وذلك بعد الحصول على موافقة وزارة الشؤون البحرية والصحية الكورية.

المستشفى تهدف إلى منع انتشار الأمراض التي تقف على بعض مزارع الأسماك المنتشرة على طول الساحل وسيقوم عليها مجموعة من الأطباء البيطريين المتخصصين في أمراض الأسماك.

الغذاء الآلي .. مطبخ سوري:

يتابع باحثون بريطانيون الآن تطوير مقعد ذكي يمكنه مساعدة طاقم الطائرات على رصد الإيهابيين الذين يصيبهم التوتر أو الركاب الذين يهددهم احتمال الإصابة بالهطبات وينتظر أن يزود المقعد بأجهزة استشعار تعمل بالضغط وتتصل بأجهزة كمبيوتر لتقييم سلوك شاغل المقعد وعندما يظهر لطاقم الطائرة تحذير على شاشة الكمبيوتر يشير إلى وجوه سلوك مريب يصدر من أي راكب يمكنه مراقبته.

سحق أو لا سحق:

* أن ماركويني اخترع الإذاعة سنة 1896 م بعد أن تخلى عمره الستين عاماً.

* وأن الكنتي چون تورمان رشع نفسه 41 مرة في إنتخابات مختلفة وخسر فيها جميعاً.

* وأن فيلم (الثور السابغ) لشارلي شايلين عام 1952 فاز بجائزة أوسكار لأفضل موسيقى تصويرية بعد مرور 21 عاماً على عرضه الأول.

شرح الدروس برحلة قطار في تونس:

بدأت تجربة جديدة في مجال التعليم بإحدى المدارس التونسية وذلك بشرح الدروس للتلاميذ في عربات القطار وتدرر الفكرة الجديدة حول تقديم دروس الشارح والجغرافيا للتلاميذ المدرسة في رحلة بالقطار من العاصمة تونس إلى شمال البلاد وشارك في هذه الرحلة نحو 28 تلميذاً تلقوا طوال مدة السفر دروساً في سياتي التاريخ والجغرافيا بهدف إبعاد التلاميذ عن جو الفصل المغلق إلى فضاء أوسع وتعرّيفهم بالخصائص التاريخية والجغرافية لأقاليم التي يسر بها القطار.

الرقم القياسي لمعالجة زرع القلب:

احتفل مواطن صيني يدعى يانغ بعيد ميلاده الثالث عشر بعد عملية زرع القلب التي أجريت له مسجلاً رقماً قياسياً مثيراً في مدة البقاء على قيد الحياة بعد تلك الجراحة الخطيرة وكان الرقم السابق هو 11 عاماً وثمانية أشهر .. تعاني المواطن الصيني مرضاً خطيراً في القلب مما استلزم إخضاعه للجراحة عام 1992 م وبعد عام واحد فقط من إجراء العملية أقدم يانغ على الزواج.

في عالم الرياضة:

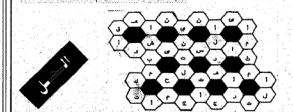
* سجل اللاعب البرازيلي بيلييه أكبر عدد من الأهداف حيث سجل 1281 هدفاً في 1369 مباراة.

* في مباريات الجودو يكون زمن مباراة الدور التمهيدي 6 دقائق ونصف النهائي 8 دقائق والنهائي 10 دقائق.

مسائل:

إليك عزيزي القارئ هذه الكلمات سداسية السوروف والمطلوب وضعها في هذا القرض لعمل التحمل حول العين الملوثة بالعلم على أن يكون إجابة علمي المصروف مع دوران عقارب الساعة .. ووضعتنا حرف (أ) لتبدأ منه للتيسير.

اجتاته - الترام - إشقافه - الستين -
ثباتي - تاج محل - حمامك - بيت -
لم - ماهرات - الأيام - تلك سرور -



مواقع تمكّن على الإنترنت:

موسوعة فضائية مجانية

هذا البرنامج الذي يحمل اسم stellation هو موسوعة فضائية شبيهة مدعمة بالصور والمعلومات بلغة علم الفلك ويمكنك من خلال البرنامج التعرف على النجوم وأسمائها والكواكب والأقمار الصناعية، إلى جانب أقوات الكسوف والكسوف بدقة ولتعرف أيضاً على بعض التغيرات المناخية. وأكثر ما يميز هذا البرنامج الرائع أنه فضلاً عن كونه مجاني فإنه مفتوح المصدر لكونه يعمل على العديد من الأنظمة منها ويندوز ولينكس ويمكن الحصول عليه من موقعه على الإنترنت: stellarium - Free .Fr

دنيا المرأة

للك يا سيدتي:

* للمحافظة على جمالك

كريم للقضاء على تجاعيد الوجه ومنع ظهورها مكن من أوقية من اللانولين يذاب على تار هاتنة ثم يضاف إليها قدر كاف من زيت اللوز حتى يصير اللانولين سهل التوزيع على الوجه مثل أي سائل وهذا المسحوق يمكن إستخدامه أيضاً للقضاء على خشونة الكروين ولتنعومة الدين والقدمين

* إزالة النمش والكلف والبقع في الوجه

إذا مضغ حب العزيز ودهن به الوجه أزال الكلف به ونظف البقع منه
إذا قك الفول ناعماً مع البصل ومعجون بالفول الجيد وخلط كلهم ثم يطلى به الكلف والنمش والبقع
إذا سحق قشر الroman وخلط بالعمل النحل ثم طلى به الش الجودي بالوجه أزال
إذا خلط بذر الكتان واللوز بعد نقعا جيداً وخلط المزيج مع الخل وطلّى به الوجه كان جيداً لمعالجة البقع
إذا عصر البصل ثم مزج العصير مع دهن الجوز به النمش والكلف في الوجه أزال

* إزالة إكتسارات الجلد عند الرائي العين ومعالجة إلتفاف وإحمرار العين

- تعالج بواسطة قطع من الشاش بها بعض الفيز المسقى في لبن مضاف إليه بعض نقط من زيت اللوز ووضعهما كضمادة فوق العينين وهما مغضبتين لمدة عشرين دقيقة .
- تستعمل شرائح القيقار يوضعها على العين لمدة دقائق ثم إستبدالها بأخرى .. هذه الوصفة نافعة لإزالة الإلتفاف بالعين ومعالجة ما بها من إحمرار ناتج عن الإجهاد أو الإرهاق

* المحافظة على جلد العين

لكي تحتفظي ببياض يدك فيجب دمعها من وقت لآخر "بتنوة" القهوة قبل أن تجف
إذا كان جلد يدك جافاً يميل إلى التقشف فيجب دهنه كل مساء قبل النوم بجلارين ثم ترتدي بعد ذلك قفاز حتى لا تتلوث الأظفالية .. وقد يستمر ذلك لعدة أيام.

* التخلص من الحبوب تحت العينين

الإقلال من تناول الدهون والمخللات
شرب ستة أكواب من الماء يومياً.

* التخلص من لعان الأذن

علاج ذلك يدعك الأذن يومياً بقطعة من البطاطس النخبة ثم غسلها بفرشاه الحلاقة بالماء والصابون في حركة دائرية ثم مسحها بعد تجفيفها بماء الورد، مع الإستمرار مع تناول المخللات والأطباق الرئيسية صعبة الهضم وعدم الإكثار من تناول المشروبات الساخنة.

* معالجة تجاعيد الفم وذلك عن طريق التمارين الآتية

- شد الرأس إلى الوراء عدة مرات يومياً
- الترويت على اللثة نفسه بوجه اليد عدة مرات يومياً.
- لف اللسان إلى الوراء في اتجاه الزور
- السير دائماً برأس مرفوع
- عمل مساج (تدليك) للعنق يومياً بكميز مغذ للبشرة.

وصفات تستخدم لمعالجة سقوط الشعر

يستخدم عصير الجرجير لإنبات الشعر بالخلط بقدر معادل له من الكحول الأبيض وأوراق زهر الورد أو زيت الورد لتصبين رائحة المزيج ثم يدلك بها الرأس يومياً .
إذا أخذت قشور الثوم ثم غليت في الزيت ودهن الشعر فإنه يمنع سقوطه

وصفة تقيّد في معالجة قشرة الرأس:

تقدم أربعة زبوس من الشامو فرماً ناعماً وتوضع مع كمية من الكحول في زجاجة مسككة لحد تنشك في الشمس لمدة عشرة أيام ثم تصفى ويدلك بها جلد الرأس مرتين في اليوم



الشركة الأهلية للملاحة والاستثمار

(شركة مساهمة مصرية) منطقة حرة خاصة

NATIONAL SHIPPING & INVESTMENT CO.

(S.A.E) , (S.F.Z)

ملاك السفن - وكلاء ملاحة - تشغيل سفن - توريدات بحرية

إسكندرية - بورسعيد - السويس - جميع الموانئ الشرعية



سفن الشركة:

شمس الدين - حمولة كلية ١٦٢٠٠ طن

سوبر ستار - حمولة كلية ١٦٢٠٠ طن

نافيونال ستار - حمولة كلية ٨٢٣٢ طن



أشارع محمد كمال الدين فهمي (السلطان حسين) تليفون: ٤٨١٢٣٣٠ - ٤٨١٢٣٣٨ فاكس: ٤٨٦٥٧٩٥ تليكس: ٥١٤٤٩٨ إيماو الإسكندرية - مصر

HEAD OFFICE: 1, MOHAMED KAMAL EL DIN FAHMY STR. (SULTAN HOUSSEIN) ALEXANDRIA, EGYPT

TEL: 4863290 - FAX: 4865795 TELEX: 54498 ABMO UN, P.O. BOX 1362

E-MAIL: Agency@National-Shipping.net Chartering@ National-Shipping.net



من أكبر شركات التوكيلات الملاحية في العالم. وهي تمارس نشاطها في هذا المجال بمنطقة قناة السويس وموانئ خليج السويس والبحر الأحمر منذ نشأة القناة. فهي الشركة الرائدة في هذه المنطقة البالغة الأهمية في عالم الملاحة والتجارة لموقعها الجغرافي الفريد الذي يربط بين الشرق والغرب ويؤثر إلى حد كبير في التجارة العالمية.



دور رائد للشركة العملاقة في خدمة الملاحة والمساهمة في تكامل التنمية الاقتصادية والقومية.

في تكامل التنمية الاقتصادية والقومية بمنطقة قناة السويس

إحدى الدعائم الرئيسية للإقتصاد القومي بمنطقة قناة السويس والبحر الأحمر.

الأعمال التي تؤديها الشركة :

- أعمال الوكالة من ملك السفن الأجنبية بموانئ القناة والبحر الأحمر (إخليجي السويس والعقبة)
- حجز الفراغات لبحر البضائع والإشراف على عمليات الشحن والتفريغ خاصة بخصائص الأقطار والتراتزيت بمحازن الشركة بورسعيد والتي تشكك كميات من البضائع قدرها ١٥ ألف طن.
- وتعتبر بورسعيد من أهم موانئ الأقطار حيث تمر بها السفن بانتظام متجهة إلى أهم موانئ العالم.
- التخليص على البضائع الواردة على السفن لخصلي المستوردين من وزارات ومصالح حكومية وهيئات وشركات وأفراد.
- أعمال التغطية والتغليف والنقل للأمتعة الشخصية للأفراد والهيئات الدبلوماسية والهيئات الدبلوماسية وأعمال المعرّض.
- تمارس الشركة النشاط السياحي من بيع أو صرف تذكرة السفر على السفن والطائرات ونقل الأمتعة والوكالة عن شركات الطيران وشركات النقل الأخرى وعمل الإجراءات اللازمة والترتيبات الخاصة بزيارة وكاب السفن للمعالم الأثرية وتنظيم الرحلات السياحية الداخلية والخارجية.
- فرع الشركة بالقاهرة متخصص في استقبال ورحيل البحارة بمطار القاهرة الدولي. وإستلام وتسليم قطع الغيار الواردة بالطائرات برسم السفن وكذلك التخليص على رسائل المعرّض وشحنها.
- تقوم الشركة بأعمال الوكالة لهيئة اللوردز العالمية ولديها خبراء لمعالجة البضائع وأجسام السفن.
- الشركة عضواً في الهيئة العالمية للنقل البحري (البيتا)

رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب

محاسب

فؤاد السيد الملاح

٢٦ شارع فلسطين بورسعيد

ت ٠٦١/٢٣٩٩٦١ فاكس، ٠٦١/٢٣٩٧٥٠ تلاكس ٦٢٠٧٥٠

E-mail : csagencies@dataxprs.com.eg



شركة العامرية للمخازن الجمركية

Amria Bonded Warehouses Co.



Mariot - Alexandria - Egypt

كينج مريوط - الاسكندرية

شركة العامرية للمخازن الجمركية
AMRIA BONDED WAREHOUSES Co.

شركتنا

تتميز الشركة التي تأسست عام ١٩٩٠م بكونها واحدة من الشركات المتخصصة في تقديم الخدمات الجمركية والمخازن الجمركية. الشركة لديها فريق عمل متخصص في تقديم الخدمات الجمركية والمخازن الجمركية. الشركة لديها فريق عمل متخصص في تقديم الخدمات الجمركية والمخازن الجمركية. الشركة لديها فريق عمل متخصص في تقديم الخدمات الجمركية والمخازن الجمركية.

توفّر الشركة بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية والدفاع
المحدث لضمان سلامة مصالح عملائها .
إدارة واعية ومدرّبة ذات خبرة كبيرة في هذا المجال ..

نشاط الشركة :-

- تخزين جميع أنواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع أنواع البضائع الواردة والتراخيص للعملاء.
- توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات كبيرة .
- مجهزة ساحات خاصة لتخزين الحاويات الثلاثة والمرددة .
- تخزين السيارات بجميع أنواعها والاوناش والمعدات والسحب لائى
- إمكانية السحب الجزئى للرسائل حسب الحاجة بدون حد أقصى .

- تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن أو الساحات وإعادة الفارغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير .
- استقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .
- تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة والمرونة .
- يها مجمع جمركى متكامل لنمو الاجراءات الجمركية فى اسرع وقت وبطريقة مميكنة متصلة بالحاسب الآلى لمصلحة الجمارك .

موقعنا :-

- الموقع على تلاقى الطرق (القاهرة - الإسكندرية - برج العرب)
- القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات



Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo
Desert Road - King Mariot
Tel : (03)4485670 - 4485671 - 4485672
Fax : (03)4485675
Mobil: 012 394 2216
E-mail:ragabnet@intouch.com

الإدارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق
إسكندرية
القاهرة الصحراوي كينج مريوط - الإسكندرية
ت: ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢ (٠٣)
فاكس : ٤٤٨٥٦٧٥ (٠٣)
موبيل : ٣٩٤٢٢١٦ (٠١٢)

KID'S OF THE YEAR

From Mam & Dad
Happy Birthday
to
Eva



From Dad & Grandma
Happy Birthday
to
Nada



From Mam & Dad
Happy Birthday
to
Nazli



تهنئة من الأعماق



أصدر

السيد الدكتور / ممدوح البلتاجي

وزير الشباب الفرار الوزاري رقم 208 لسنة 2005 بتعيين

اللواء بحري / شريف على حجازي

رئيساً لفرع الإتحاد المصري للرياضة البدنية الإسكندرية وبما هو جدير بالذكر أن اللواء / شريف من أوائل الممارسين لرياضة القوس وساهم في إنشاء الإتحاد المصري للقوس عام 1984 وسبق تعيينه لمدة دولتين مجلس إدارة الإتحاد. وتم وضع خطة خمسية للإرتقاء بمستوى أداء الفئدة الإسكندرية مع زيادة عدد الفئدة الممارسة. وذلك تحت إشراف المدير الفني للإتحاد

الكاتب / نبيل الشاذلي

السباح الدولي العالمي

واسرة تحرير المجلة وجميع العاملين بها يهنئون

اللواء بحري / شريف حجازي

بهذا المنصب الرفيع واللقبة الفأقية التي أولاها سيادته

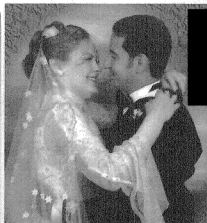
الدكتور ممدوح البلتاجي وزير الشباب

مجتمع إترناشيف ألف مبروك



تهنئة من الدكتور نبيل الشاذلي المدير العام

بشأن حصوله على درجة الماجستير في جراحة الأعصاب الدولية بتقدير ممتاز



ألف مبروك

العريس / سامح على الشريف

والعريس / هبة حسن عبد ربه



العريس / محمد موسى فؤاد والعريس / هبة حسن عبد ربه
ألف مبروك

عيد ميلاد سعيد



شمس

الزميل العزيز الأستاذ محمد عبد

بشأن تقيده الشافية أودع إيمانك

عيد بعيد ميلادها الثاني ألف مبروك



سليمي خالد



بمحمد صبري الجميزي



هاجر صبري الجميزي

دعوة للإشتراك

Freight World 2005

The Biggest Fair & Conference in The
Middle East For Freight and shipping
companies

From 18-20 September 2005



معرض ومؤتمر عالم الشحن

من ٢٠٠٥ / ٩ / ٢٠٠٨

أكبر معرض بالشرق الأوسط لشركات الملاحة البحرية والجوية والشحن والتخليص

الحدث الذي ينتظره جميع
المصدرين والمستوردين في
الشرق الأوسط

- الخطوط الملاحية البحرية
- خطوط الشحن الجوي
- شركات الشحن
- هيئات الموانئ
- شركات تأجير السفن
- التوكيلات الملاحية
- شركات منولة وتخزين البضائع
- شركات التخليص
- شركات التأمين
- البنوك

الراعى الرئيسى:

بالتعاون مع .. شعبة خدمات النقل الدولى



برعاية



Youssef
Group

شركة يوسف جروب ت: ٢٧٣٦٩٨٢ - ٢٧٣٨٨٩٩

www.ptfairs.com

WE CARRY YOUR CONFIDENCE

INTERNATIONAL SHIPPING & TRANSPORT CO.
E.S.Co

ARAB REPUBLIC OF EGYPT

*The pulse of goods
around the world, all
day and all night*

With the largest fleet of
container ships connected
to a worldwide network
of trucks and trains,
APL can be relied on to
move your goods
around the world

Dubai Regional Office:

Telephone: (01) 521304

Sokhna Port Office:

Sokhna Port, Suez, Egypt

Tel.: +2062-3710060

Fax: +2062-3710061

Port Said Office:

21, Al Gabrty St.

Tel: 2-(066)- 352940, 352941

352942

Fax: 2- (066)- 352943

Cairo Office:

5, Farid St., Heliopolis

Tel: 2-(02) - 4141590, 4141591

4141592, 4141593

Fax: 2-(02) - 4141885

Alexandria Office :

10, Romanian Museum St.,

Al Messalah- Attareen

Tel.: 2-(03)- 4809015 (5 lines)

Fax: 2-(03)- 4805786